PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

49 (1535) • 7.12.1980 CENA 5 zł

ROLA I MIEJSCE AEROKLUBU • CZY SAMOLOTY SĄ ZMĘCZONE? • W POJEDYNKĘ PRZECIWKO DUETOM • LOT W SZCZECINIE • STOJĄC NA SAMOLOCIE

Z LOTU PO KRAJU

45-LECIE AEROKLUBU POMORSKIEGO

Jubileusz 45-lecia obchodził 22 listopada Aeroklub Pomorski w Toruniu. Uroczystość była skromna, na którą złożyły się: okolicznościowa akademia, wręczenie wyróżniającym się działaczom i pracownikom odznaczeń, wyróżnień i pamiątek oraz seans filmów lotniczych. Na zapleczu sali widowiskowej toruńskich zakładów przędzy czesankowej Merinotex, gdzie odbyła się uroczystość, urządzono wystawę obrazującą historię i osiągnięcia Aeroklubu Pomorskiego.

W uroczystości wzięli udział: prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**, przedstawiciele miejscowych władz, organizacji, instytucji, zakładów pracy i okolicznych aeroklubów, działacze, pracownicy, członkowie (w tym liczna młodzież) i wychowankowie toruńskiego aeroklubu.

W okolicznościowym wystąpieniu historię i dorobek Aeroklubu Pomorskiego przedstawił jego prezes od 20 lat mgr **Edwin Orsztynowicz**. Podczas spotkania Brązowym Krzyżem Zasługi udekorowano **Lecha Podgórskiego**, a Brązowym Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju – **Jerzego Kowalskiego** i **Mieczysława Kirszkowskiego**. Odznaki Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej otrzymali: złotą – **Stefan Mrozowicz**, srebrne – **Jan Robaczewski** i **Franciszek Rutkowski**, brązowe – **Andrzej Kalinowski, Edmund Janowski** i **Mieczysław Kirszkowski**. Odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego – **Włodzimierz Gałęzowski, Henryk Kaczmarek** i **Jan Biskupski**. Odznaki Za Zasługi dla Województwa Toruńskiego – Aeroklub Pomorski, **Stefan Mrozowicz, Franciszek Rutkowski** i **Ryszard Wróblewski**. Aeroklub Pomorski przyznał medale pamiątkowe.

WYRÓŻNIENIA FAI DLA POLAKÓW

W Auckland w Nowej Zelandii obradowała w dniach 2–9 listopada br. 73 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Wzięła w niej udział delegacja Aeroklubu PRL: prezes ZG APRL – gen. bryg. **Józef Sobieraj** i **Janusz Krasicki.**

Dorocznym zwyczajem, konferencja FAI przyznała medale i wyróżnienia wybitnym działaczom, sportowcom i kosmonautom. Między innymi Złoty Medal Lotniczy otrzymał Amerykanin dr **Paul MacCready,** Złoty Medal Kosmiczny – radziecki kosmonauta **Władimir Ljachow.** Medalu Lilienthala nie przyznano. Dwóch działaczy polskiego lotnictwa sportowego: prezesa Aeroklubu Łódzkiego **Lecha Krowirandę** i **Janusza Krasickiego** uhonorowano Dyplomami im. Paula Tissandiera. Dyplom Honorowy dla Zespołu przyznano Centralnemu Związkowi Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego w Warszawie.

PROMOCJA W SZKOLE CHORĄŻYCH WOJSK LOTNICZYCH

W Szkole Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie odbyła się 23 listopada uroczysta promocja absolwentów, którzy mianowani zostali do stopnia młodszego chorążego i otrzymali uprawnienia pilotów i nawigatorów wojskowego lotnictwa pomocniczego oraz techników meteorologów. Aktu promocji dokonał komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej – gen. bryg. pil. dr hab. **Józef Kowalski.**

Prymusem szkoły został mł. chor. **Janusz Sobiszek,** drugą lokatę zdobył mł. chor. nawig. **Maciej Serafin,** a trzecią – mł. chor. pil. mar. **Andrzej Hałasa.**

KALENDARZ ŚLĄSKIEGO KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA NA 1981 ROK

Tradycyjnie, jak co roku, Klub Seniorów Lotnictwa w Katowicach wydał wielokartkowy ścienny kalendarz lotniczy na 1981 rok. Ilustrowany jest on barwnymi zdjęciami, m.in. Lecha Zielaskowskiego. Na każdej stronie pod kalendarium miesięcznym jest kronika historyczna ciekawszych wydarzeń w lotnictwie polskim. Stronę tytułową zdobią odznaki Aeroklubu PRL i Aeroklubu Śląskiego, na ostatniej stronie są informacje o APRL i o Aeroklubach: Śląskim, Bielsko-Białskim, Częstochowskim, Gliwickim, ROW i Opolskim. Nakład kalendarza 10 000 egz., cena 100 zł.

PRZYGOTOWANIA DO MISTRZOSTW ŚMIGŁOWCOWYCH

W Piotrkowie Trybunalskim odbyło się 19 listopada br. posiedzenie Komisji Śmigłowcowej Aeroklubu PRL, poświęcone organizacji IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata. W obradach udział wzięli przedstawiciele komitetu organizacyjnego mistrzostw, z wicewojewodą piotrkowskim mgr. **Władysławem Wałachem.** Obecni byli również przedstawiciele przemysłu lotniczego, który zadeklarował się wydatnie pomóc organizatorom mistrzostw w Piotrkowie Trybunalskim.

Podczas obrad uściślono dalszy podział ról i poczynań, zmierzający do jak najlepszego przygotowania i przeprowadzenia imprezy. Poinformowano również, że wstępne zgłoszenia do udziału w IV ŚMŚ, które odbędą się w Piotrkowie Trybunalskim w dniach 14–23 sierpnia 1981 r., nadesłały: Wielka Brytania, RFN, ZSRR, USA i Polska. Przypomnijmy, że właśnie liczba 5 ekip narodowych stanowi minimum regulaminowe tego rodzaju mistrzostw.

SPOTKANIE W AEROKLUBIE PODKARPACKIM

W siedzibie Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie n. Wisłokiem odbyło się 18 listopada spotkanie dyrektorów szkół średnich z terenu województwa krośnieńskiego z kierownictwem aeroklubu. Było ono poświęcone omówieniu zachęcania młodzieży do pracy w sekcjach prowadzonych przez aeroklub: modelarskiej, lotniowej, szybowcowej, samolotowej i spadochronowej. Omówiono również sprawę rekrutacji młodzieży do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. (A.R.)

W SKRÓCIE

● **Ważną** rolę w upowszechnianiu idei przodownictwa odgrywają w Wojskach Lotniczych Kluby Wzorowych Dowódców.

● **PLL LOT** i Warszawskie Przedsiębiorstwo Turystyczne Syrena podpisały umowę, na mocy której proponują zainteresowanym wycieczki lotnicze z Warszawy do Krakowa, Gdańska, Wrocławia lub Szczecina; uczestnikom przelotów samolotami LOT udziela 20-procentowego rabatu od ceny normalnego biletu.

● **W Wyższej** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się konferencja na temat „Kształcenie wspomagane komputerowo", której organizatorami byli: Instytut Kształcenia Nauczycieli Uniwersytetu Warszawskiego, Katedra Pedagogiki Wojskowej Akademii Politycznej oraz Komenda WOSL.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- SPOŁECZNA RACJA LOTNICTWA CYWILNEGO
- LH – CARGO
- Z LILIJKĄ NA SKRZYDŁACH
- PADERBORN Z PERSPEKTYWY
- POLSKI RADAR AVIA D

NASZA OKŁADKA

Samolot komunikacyjny Polskich Linii Lotniczych LOT – Il-62.

Zdjęcie: L. Zielaskowski

NA HORYZONCIE

DLA KANDYDATÓW NA OFICERÓW

Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło ochotniczą rekrutację kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich m.in. do:

● **WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie;**

● **WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ im. Janka Krasickiego w Dęblinie;**

● **WYŻSZEJ SZKOŁY OFICERSKIEJ WOJSK RAKIETOWYCH i ARTYLERII im. gen. Józefa Bema w Toruniu;**

● **WYŻSZEJ SZKOŁY OFICERSKIEJ WOJSK OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie;**

● **WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY RADIOTECHNICZNEJ im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze.**

Studia trwają: w WAT 5 lat, w wyższych szkołach oficerskich 4 lata. Absolwenci akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich promowani są do stopnia podporucznika Wojska Polskiego oraz otrzymują dyplom ukończenia studiów wyższych i tytuł: magistra inżyniera, inżyniera-dowódcy odpowiedniej specjalności wojskowej.

Ponadto w WSOWRiA, WSOWOPI, WOSL prowadzi się studia o kierunku wojskowo-politycznym. Absolwenci tego kierunku studiów otrzymują dyplom ukończenia studiów wyższych w zakresie nauk społeczno-politycznych.

Od kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich wymagane są następujące warunki:

– obywatelstwo polskie,

– odpowiednie wartości moralne i polityczne,

– zdolność do służby wojskowej w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego stwierdzona orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lekarskiej,

– stan wolny,

– wiek do 24 lat.

Dodatkowym warunkiem przyjęcia do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jest posiadanie przez kandydatów odpowiedniej zdolności fizycznej, stwierdzonej przez lotniczą komisję lekarską.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do jednej z wymienionych uczelni składają podania-ankiety do komendantów wybranych uczelni, za pośrednictwem właściwej dla miejsca zamieszkania Wojskowej Komendy Uzupełnień, zaś kandydaci z wojska drogą służbową.

Formularze podań-ankiet można otrzymać w Wojskowych Komendach Uzupełnień lub sztabach jednostek wojskowych.

Do podania-ankiety należy dołączyć:

– wyciąg z aktu urodzenia i poświadczenie obywatelstwa polskiego, w przypadku, gdy kandydat nie posiada jeszcze dowodu osobistego;

– świadectwo szkolne (w oryginale), stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczniowie ostatniej klasy szkoły średniej mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie, stwierdzające uczęszczanie do danej klasy, natomiast świadectwo maturalne przedstawią w tym przypadku po jego uzyskaniu;

– rekomendację lub opinię dyrekcji szkoły, organizacji politycznej, społecznej lub zakładu pracy;

– 2 fotografie o wymiarach 3,5 x 4,5 cm.

Termin składania podań-ankiet wraz z dokumentami upływa: do WAT – 20.05.; WOSL – 11.05., a do pozostałych WSO – 20.05.1981 r.

Kandydatów obowiązuje konkursowy egzamin wstępny w zakresie szkoły średniej.

Egzaminy wstępne oraz próba sprawności fizycznej i rozmowy kwalifikacyjne odbędą się w WAT 1–8.07.; WOSL 23–30.06., pozostałe WSO 1–8.07. 1981 r. Badania psychologiczne kandydatów przeprowadzone będą w Zakładach Psychologii Wojskowej okręgów wojskowych i Pracowniach Psychologicznych Poradni Wychowawczo-Zawodowych Kuratoriów Oświaty i Wychowania w ustalonych terminach.

Bliższych informacji zainteresowanym kandydatom udzielają Wojskowe Komendy Uzupełnień, dowództwa jednostek oraz komendy szkół wojskowych. Znaleźć je można także w informatorach dla kandydatów do wojskowych szkół zawodowych oraz kandydatów do wyższych uczelni cywilnych.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA.** W Miami na Florydzie otwarto oddział wytwórni znanych brytyjskich silników lotniczych Rolls-Royce. Produkowane tu będą tarcze wirników turbin silników RB.211. Za dwa lata przewiduje się budowę 10 tego rodzaju podzespołów miesięcznie.

● **KUWEJT.** Dla potrzeb transportu cywilnego przedsiębiorstwo Kuwait Airways zamówiło pięć aerobusów A-310, zwiększając tym samym stan posiadania tych samolotów do 11 sztuk.

● **WENEZUELA.** Pierwszy wielozadaniowy An-2 z pięciu zamówionych w Polsce został oddany do eksploatacji.

● **W. BRYTANIA.** Ogłoszono listę pilotów wytypowanych na szybowcowe mistrzostwa świata w Paderborn (RFN) w 1981 r. Wszyscy są pilotami zawodowymi. W klasie otwartej będzie startował George Lee wraz z Bernardem Fitchettem, w klasie standard Andrew Davis, rezerwowym jest Chris Garton. Kierownikiem ekipy będzie Mike Carlton.

● **W. BRYTANIA.** W latach 1970–1979 zbudowano w trzech krajowych wytwórniach 910 balonów. 75 proc. wyrobów przeznaczono na eksport, co stawia W. Brytanię wśród największych eksporterów balonów na świecie, szczególnie na ogrzane powietrze. Tylko jedna wytwórnia Cameron wykonała w dziewięcioleciu 610 balonów, a również 14 sterowców na ogrzane powietrze.

● **USA.** Karl Striedieck jeszcze raz udowodnił, że jest nie tylko specjalistą od rekordów (przelot dookolny-powrotny 1613 km) ale i doskonałym zawodnikiem. W czerwcu br. został mistrzem USA w klasie szybowców 15-metrowych, a w pierwszej połowie lipca wywalczył również zwycięstwo w klasie standard. W obu mistrzostwach startował na szybowcu ASW-20. W mistrzostwach klasy otwartej, rozgrywanych w drugiej połowie lipca w Hobbs, w stanie Nowy Meksyk, gdzie latał na szybowcu ASW-17, nie udało mu się pokonać wszystkich rywali i zajął 4 miejsce. W klasie tej zwyciężył różnicą 27 pkt D. Buttler na Glasfluegel 604, przed dwukrotnym mistrzem świata, G. Moffatem na Jantarze 2A.

Po raz pierwszy w historii mistrzostw szybowcowych przekroczono prędkość 110 mil/h. Dokonała tego trójka pilotów, w tym G. Moffat na Jantarze 2A, w locie treningowym przed mistrzostwami w klasie otwartej USA na trasie trójkąta 287 km. Największa uzyskana prędkość wynosiła 107,6 mil/h – 173,5 km/h. (p.m.)

● **W. BRYTANIA.** Dwa lata temu rozpisano konkurs na projekt lekkiego i taniego w produkcji samolotu. Niedawno Royal Aeronautical Society ogłosiła zwycięski projekt pochodzący od Alana Greenhalgha (twórcy samolotów Beagle Pup i Bulldog). Projekt o nazwie Brookfield BA-1 jest dwumiejscowym górnopłatem ze śmigłem otunelowanym pchającym i statecznikiem Rudlickiego (motylkowym). W konkursie wzięło udział 40 konstruktorów, a wśród nich Polak Henryk Milicer z Australii.

● **ZSRR.** Jak informuje w prasie fachowej S. Michejew, główny konstruktor biura im. N. Kamowa, prowadzone są obecnie prace nad unowocześnioną wersją śmigłowca Ka-26. Śmigłowiec zostanie wyposażony w silnik turbinowy, który nie będzie tracił mocy nawet na dużych wysokościach. W przyszłości tzw. pułap statyczny (to jest wysokość którą może śmigłowiec osiągnąć w locie pionowym) zwiększony zostanie do 3–3,5 tys. m, a pułap lotu poziomego do 6–7 tys. m.

● **ZSRR.** Na Centralnej Wystawie Twórczości Naukowo-Technicznej Młodzieży (NTTM-80) w Moskwie demonstrowane są dwa modele latające zbudowane przez młodych specjalistów z Moskiewskiego Instytutu Lotniczego (MAI). Pierwszy, to śmigłowiec elektryczny, zbudowany dla tych osób, które po raz pierwszy siadają przy sterownicy śmigłowca. Taki „lot" jest bardzo pożądanym treningiem, bowiem organa sterowania są dokładnie takie same jak w prawdziwym śmigłowcu. Nieduży model z silnikiem elektrycznym może wzbijać się na wysokość około 5 m i naocznie pokazuje uczniowi jego błędy w pilotowaniu. Drugi model zdalnie kierowany przeznaczony jest dla potrzeb milicji drogowej, strażaków, służby kontroli sprawności gazociągów i energetycznych linii przesyłowych. Na pokładzie modelu zainstalowano kamerę telewizyjną.

Lotnictwo sportowe jest podstawową bazą lotnictwa polskiego. Tę prawdę niejednokrotnie przypominaliśmy na naszych łamach. Niestety, postulaty środowiska lotniczego, w tym skromne nasze, były grochem rzucanym o ścianę. Tymczasem niedocenione lotnictwo sportowe borykało się samotnie z narastającymi problemami, było spychane na coraz dalszy plan lotnictwa polskiego. Obecnie w okresie powszechnej odnowy jest szczególna okazja, by w atmosferze pełnej szczerości i troski podyskutować także na temat lotnictwa sportowego w Polsce, jego niedostatków, sposobów naprawy, miejsca i roli, jakie powinno spełniać w całokształcie lotnictwa polskiego.

Dyskusja na temat lotnictwą sportowego nie wyklucza dyskusji na temat żywotnych problemów całego lotnictwa cywilnego, do której zapraszaliśmy wcześniej i zapraszamy nadal.

Publikując pierwsze wypowiedzi w dyskusji na temat lotnictwa sportowego, liczymy na dalszy w niej udział pracowników, członków i działaczy Aeroklubu PRL, wszystkich jego ośrodków centralnych i regionalnych.

Inicjujemy tę dyskusję z nadzieją, iż przyczyni się ona do rzeczywistej odnowy lotnictwa sportowego, w interesie całego naszego lotnictwa i społeczeństwa.

HENRYK KUCHARSKI

ROLA I MIEJSCE AEROKLUBU

W mojej wypowiedzi pominę problemy zatrudnienia i sprzętowe, jakie występują w Aeroklubie PRL. Są one bowiem znane i oczywiste. Nie chcę więc ich powtarzać. Poza sygnalizowanymi, do najważniejszych spraw wymagających rozwiązania w lotnictwie sportowym zaliczam potrzebę właściwego usytuowania tego lotnictwa w całym systemie strukturalnym lotnictwa polskiego. Wiadomo, że początek wszystkich rodzajów naszego lotnictwa dawał, daje i sądzę, że powinien dawać Aeroklub PRL jako społeczne stowarzyszenie wyższej użyteczności w szerokim rozumieniu tych słów.

Na przestrzeni lat, jak pamiętam, Aeroklub PRL preferował różne kierunki swej działalności. Był więc kierunek paramilitarny, w którym zapomniano o roli i znaczeniu aeroklubu dla lotnictwa cywilnego. Innym razem, na skutek braku zainteresowania lotnictwem sportowym ze strony wojska, Aeroklub PRL szukał możliwości współpracy z różnymi rodzajami lotnictwa cywilnego. W obecnym okresie nasze stowarzyszenie oscyluje znów ku potrzebom obronnym. I to jest dobre. Równolegle jednak Aeroklub PRL nie powinien zapominać o szkoleniu na rzecz lotnictwa cywilnego. Niezbędne wydaje się, aby Aeroklub PRL mógł spełniać obie te funkcje, aby mógł szkolić pilotów dla wszystkich rodzajów lotnictwa polskiego.

Aby tak się stało, należy jasno określić zasady finansowania Aeroklubu PRL. To czynnik niejako zewnętrzny.

Niezależnie od tego konieczne jest pewne przegrupowanie sił i środków w łonie samego stowarzyszenia. Chodzi głównie o sprawę organizacji lotnictwa sportowego. Obecnie budżet, jakim dysponuje Aeroklub PRL, nie zabezpiecza w pełni nawet potrzeb płacowych, a wręcz nie ma centralnych środków na działalność podstawową. Czy więc nie należałoby zastanowić się nad zmniejszeniem stanu zatrudnienia w Aeroklubie PRL na rzecz rozszerzenia działalności rzeczowej?

Poza tym myślę, że niezbędna jest pewna specjalizacja ośrodków (aeroklubów regionalnych). Wydaje się, że nie wszystkie aerokluby regionalne muszą być wielosekcyjne, zwłaszcza jeśli ich na to nie stać. Być może działalność niektórych aeroklubów powinna skupiać się nawet tylko na jednej sekcji, np. samolotowej, szybowcowej lub innej. Mniemam, że koncentracja sprzętu w takim ośrodku (aeroklubie) specjalistycznym dawałaby o wiele większe efekty w porównaniu do obecnych. Mam tu na myśli szczególnie szkolenie samolotowe. Jeżeli już nie mamy tego, co chcielibyśmy mieć, to przynajmniej wykorzystajmy jak najbardziej właściwie to co mamy. Oczywiście chcielibyśmy, aby wszystkie aerokluby i wszystkie ich sekcje miały dostateczną ilość sprzętu i środków, ale na razie jest to mało realne.

Z lotniczych doświadczeń innych państw wiadomo, że liczba zatrudnionych pracowników wcale nie świadczy o jakości i ilości wykonywanej pracy. Dlatego opowiadałbym się za szukaniem pewnych rezerw w łonie samego stowarzyszenia. Nie oznacza to, że nie opowiadam się za niezbędną pomocą, jakiej Aeroklub PRL oczekuje od lat i na jaką w pełni zasłużył.

Pewne rezerwy finansowe można by znaleźć w zrealizowaniu postulatów, które jak wiem wpłynęły do Ministerstwa Komunikacji. Dotyczą one m. in. gospodarki całą infrastrukturą lotniskową w Polsce. Należałoby zacząć od zmiany Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Cywilnych. Po to m. in., by powierzyć tej wyspecjalizowanej, państwowej komórce gospodarowanie we wszelkiego rodzaju cywilnych obiektach lotniskowych w kraju. Byłoby to m. in. wielkie odciążenie społecznego stowarzyszenia, jakim przecież jest Aeroklub PRL. Ochrona obiektów lotniskowych, dysponowanie paliwem lotniczym, konserwacja i rozbudowa obiektów lotniskowych i lotnisk itp. byłoby w jednych, fachowych rękach ZRLiLC.

O słuszności takiego rozwiązania przekonują mnie doświadczenia z naszego, rzeszowskiego lotniska w Jasionce. Aktualnie jest na nim pięciu użytkowników. Każdy z nich ma lub buduje własną stację paliw, chroni swój sprzęt, ma swój udział w zagospodarowywaniu i uprawianiu nawierzchni lotniskowej itp. W sumie jednak całe lotnisko i jego infrastruktura pozostawiają wiele do życzenia.

Instr. pil. ROMAN PRZEPIÓRA
Sekretarz Zarządu Aeroklubu Rzeszowskiego, kierownik tego aeroklubu w latach 1953–1972, działacz społeczny lotnictwa sportowego

PŁACE I DODATKI

1. Zrównać należy płace wszystkich pracowników aeroklubów do płac w innych rodzajach lotnictwa cywilnego, co przyczyni się na pewno do stabilizacji aeroklubowej kadry pracowniczej. Obecnie pracownicy odchodzą do lotnictwa gospodarczego, PLL LOT, lotnictwa sanitarnego itp.

2. Wprowadzić zniesione wynagrodzenie dla pracowników za przedłużone resursy sprzętu lotniczego. Jest to naszym zdaniem najlepszy sposób do wykorzystania rezerw resursowych.

3. Unormować i ujednolicić system premiowania pracowników. Premia powinna przysługiwać wszystkim pracownikom pracującym w aeroklubie. Brak jest uzasadnienia dla istniejących norm przydziału premii. Dlaczego zasadami premiowania nie objęta jest mała grupa pracowników najniżej zarabiających? Przecież nie brak jest tym pracownikom osobistego zaangażowania w pracę na rzecz stowarzyszenia. Przez należyte i terminowe wykorzystanie swoich zadań oni również przyczyniają się do należytego wykonywania zadań planowych aeroklubu. Wysokość premii powinna zależeć przede wszystkim od efektów i jakości pracy pracownika.

4. Wprowadzić zmiany przyznawania i wypłacania dodatku za staż pracy w Aeroklubie PRL. Niezrozumiałe jest dla nas, dlaczego w Aeroklubie PRL nie wlicza się okresów zatrudnienia w innym zakładzie pracy dla osób, które przeszły do pracy w aeroklubie za porozumieniem stron. Wygląda to tak, jakby praca w Aeroklubie PRL nie była pracą na rzecz i dla dobra naszego kraju.

5. Wprowadzić dodatki dla mechaników samolotowych za pracę szkodliwą w hałasie.

6. Zgodnie z zapowiedzią premiera od 1 stycznia 1981 r. wprowadzony zostanie 5-dniowy tydzień pracy. Należałoby do tego czasu unormować i ujednolicić zasady pracy i wynagradzania pracowników lotno-technicznych, pracujących w wolne ustawowo dni od pracy.

7. Zmienić finansowanie aeroklubów regionalnych ze względu na to, że możliwość wypracowania tak wysokich dochodów własnych jak dotychczas w obecnej sytuacji gospodarczej będzie nieaktualna.

8. Wprowadzić koniecznie odpłatność od przedsiębiorstw lotnictwa gospodarczego i sanitarnego za przekazanych pilotów (instruktorów) do pracy, na zasadach praktykowanych przez PLL LOT.

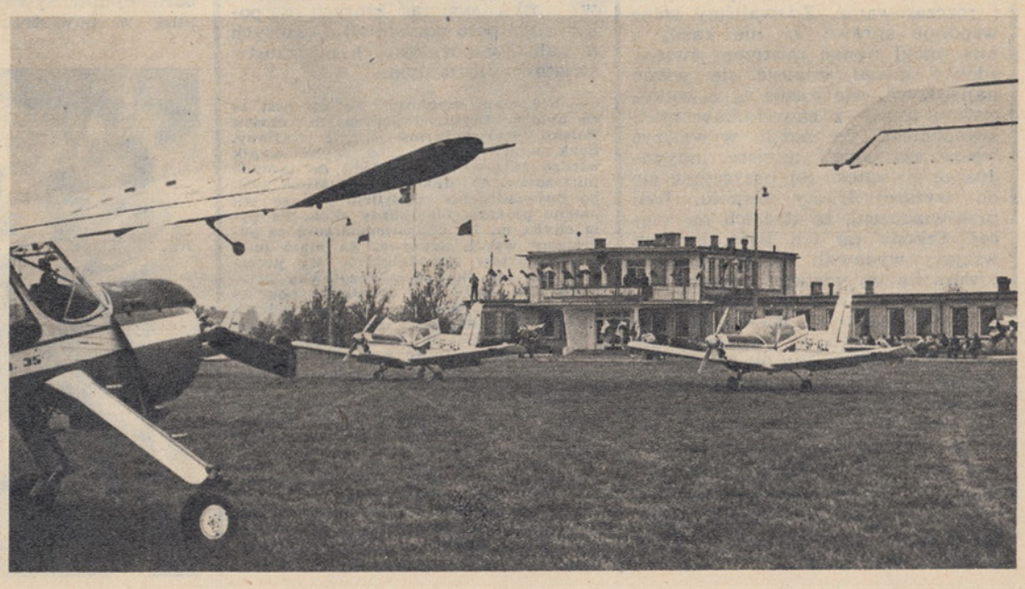
9. Nałożyć członkom większy obowiązek prac społecznych na rzecz aeroklubu.

10. Ograniczyć przyznawanie wyróżnień dla ludzi nie mających najczęściej nic wspólnego z lotnictwem (na zasadzie: a bo coś załatwił dla aeroklubu). Oczywiście załatwił, ale ze środków społecznych, a otrzymuje korzyści osobiste. Są to zjawiska szkodliwe społecznie. Należałoby docenić i mieć więcej uznania dla etatowego aktywu aeroklubów regionalnych, który nigdy nie szczędzi swej ofiarności dla rozwoju stowarzyszenia.

11. Zmienić tabelę przydziału odzieży ochronnej i roboczej, przystosować sorty do obecnej produkcji i możliwości zakupu.

Pracownicy Aeroklubu Kieleckiego

Zdjęcie: H. Kucharski



SPADOCHRONY W DOLINIE RÓŻ (8)

POLACY

Gdy leciałem do Bułgarii z reprezentacją Polski na XV Spadochronowe Mistrzostwa Świata, gdy maszerowałem wraz z nią podczas uroczystości otwarcia tej wielkiej imprezy, gdy przeżywałem skoki treningowe i przygotowania do startu zawodniczek i zawodników — byłem wraz z całą ekipą pełen nadziei na sportowy sukces Polaków. Może nie totalny, wszak mieliśmy pewne rozeznanie w układzie sił światowego spadochroniarstwa, ale jakiś jeden, a może dwa medale, raczej zespołowe niż indywidualne, zdawały się być w zasięgu naszych najlepszych zawodników.

Niestety, musieliśmy się tym razem obejść smakiem. Podczas uroczystego zakończenia mistrzostw na rynku w Kazanłyku 78 medalami za sukcesy w konkurencjach indywidualnych i zespołowych udekorowano, niektórych kilkakrotnie, zawodniczki i zawodników jedenastu państw. Nie było wśród nich Polaków, którzy zadowolić się musieli dalszymi lokatami, w tym jeśli chodzi o wyniki indywidualne — co najwyżej w drugiej dziesiątce.

Patrząc na nietęgie miny naszych reprezentantów w czasie dekoracji czołowych zawodników XV SMS i potem długo jeszcze dyskutując z nimi o tym co już minęło, odczuwałem tak jak oni niedosyt, a może i rozczarowanie. Zdawaliśmy sobie wspólnie sprawę, że nie każdy z nich mógł zostać mistrzem świata, zdobyć medal, znaleźć się wśród najlepszych, ale każda z zawodniczek i każdy z zawodników mieli świadomość, że mogli wywalczyć lepsze niż zajęli miejsce indywidualne i skuteczniej przyczynić się do wyższej lokaty zespołu. Byli przeświadczeni, że stać ich na więcej. Szkoda mi ich było, bowiem wszyscy wydawali się być przygotowani do tej wielkiej imprezy dobrze, wszyscy walczyli bardzo ambitnie i dzielnie. Niektórym zabrakło umiejętności, to fakt, ale niejednokrotnie także łutu szczęścia, czasami opanowania nerwowego w decydującym ułamku sekundy, może także tzw. szczytu formy, bowiem zbyt często zawodnicy kwitowali swoje skoki krótkim określeniem: — Nie wyszło. — A powinno wyjść? — spytałem kilkakrotnie. — Powinno — odpowiadali. — Czyli pech? — Ano pech.

Na zdjęciach w kolejności: Ekipa polska podczas zakończenia XV SMS w centrum Kazanłyku ● Najlepszy polski zawodnik tegoroczny mistrzostw świata Ryszard Olszowy po skoku, w rozmowie z trenerem Andrzejem Nawracajem ● Skok na celność lądowania.

Najlepszy z Polaków, Ryszard Olszowy, skacze siedemnasty sezon, startował w wielu najpoważniejszych zawodach, w tym po raz czwarty w mistrzostwach świata, odniósł niemało sukcesów sportowych, jest zawodnikiem doświadczonym, ale dopiero wiosną tego roku poczuł się naprawdę mocny. Stało się to w wyniku niezwykle intensywnego treningu kandydatów do reprezentacji Polski, ukierunkowanego przede wszystkim na doskonalenie, a zwłaszcza szybkość akrobacji spadochronowej, która dotąd była słabą stroną Polaków. Potwierdzeniem dużego postępu tego zawodnika, i to w 32 roku życia, było jego 3 miejsce w czerwcowych zawodach państw socjalistycznych w Lipsku, podczas których w pokonanym polu pozostawił niektórych medalistów późniejszych mistrzostw świata w Kazanłyku.

— Nie mam szybkości. To nie jest to co było w Lipsku i podczas mistrzostw Polski. Szczyt formy — nie trafiony. Brak nam świeżości. To chyba wynik bardzo forsownego treningu do samych mistrzostw. I jednak nerwy. Mimo swego doświadczenia dziwiłem się, że tak mocno przeżywałem każdy skok. To była chyba m. in. odpowiedzialność za zagrożony wynik drużyny. Za mało mieliśmy startów zawodniczych. My potrafimy też tak skakać jak czołówka światowa, ale tylko na treningu, podczas gdy najlepsi demonstrują to podczas mistrzostw świata. Potrzebny nam jeszcze rok takiego treningu jak ostatnio oraz umiejętność budowania formy i trafienia z nią na określoną imprezę, a wtedy będziemy mogli powalczyć z każdym. Mimo wszystko uważam, że nasz start w Kazanłyku mógłby wypaść bardziej efektownie, gdyby nie kilka pechowych skoków poszczególnych zawodników, które określić można jako wpadki lub wypadki przy pracy. Jeśli potrafimy wyciągnąć wnioski z naszego treningu przed mistrzostwami świata i ze startu w Kazanłyku, jeśli będziemy dalej właściwie trenować, możemy liczyć na bardzo dobre wyniki naszej reprezentacji. My, zawodnicy, mamy taką nadzieję — podsumowując niejako występ swój i całej drużyny w Kazanłyku powiedział nam Ryszard Olszowy, praktyk i teoretyk (magister myślący o doktoracie) spadochroniarstwa.

W Kazanłyku na bardzo dobry wynik miał szanse najmłodszy z polskich zawodników, 25-letni Marek Fotyga. Swoje duże możliwości potwierdził tylko w akrobacji. Stać go już na wiele. Myślę jednak, że wielkie sukcesy są dopiero przed nim.

Mistrz Polski, Stanisław Barwik, który dopiero w wieku 29 lat doczekał się pierwszego startu w mistrzostwach świata, był czarnym koniem ekipy polskiej. Przed startem wydawał się najbardziej opanowany i pewny siebie. Zgubiły go jednak... nerwy. Długo nie mógł się pozbierać. Pokazał jednak kilkakrotnie, że stać go na znakomite wyniki.

Najstarszy zawodnik w naszej ekipie, 33-letni Józef Łuszczki, także absolwent specjalizacji spadochronowej wrocławskiej AWF i też startujący w mistrzostwach świata po raz czwarty, mógł być nawet mistrzem świata w celności lądowania. Opanowany, precyzyjny, najdłużej był naszą nadzieją. W pewnym momencie, acz w skrytości ducha, byliśmy pewni, że sięgnie po medal. Sam też już w to uwierzył, może za szybko. Szczęście niezwykle sympatycznego Józka i nasze było blisko. Dla mnie pamiątką po jego pięknej walce jest ofiarowany mi przez niego jeden z 12 okazjonalnych krążków, jakie zdobył za celne skoki w Kazanłyku.

Spokojny i opanowany — 31-letni debiutant w mistrzostwach świata Lesław Panaś miał za sobą najbardziej intensywny z Polaków trening w powietrzu. W Kazanłyku nie udało mu się jednak zabłysnąć, chociaż w celności wraz z R. Olszowym był w tej konkurencji najlepszy z naszej ekipy.

W drużynie kobiecej oczy całej reprezentacji zwrócone były przede wszystkim na najlepszą aktualnie spadochroniarkę, mistrzynię Polski Krystynę Pączkowską. Niewątpliwie ta doświadczona zawodniczka pod wieloma względami przewyższała swoje debiutujące w mistrzostwach świata młodsze koleżanki z drużyny. I udowodniła to swym startem w Kazanłyku, plasując się najwyżej z Polek w akrobacji i klasyfikacji ogólnej. Jej czwarty już start w mistrzostwach świata nie wyzwolił jej z przeżywania każdego skoku. Skakała jednak w miarę równo i nie miała większej wpadki.

— Gdybyśmy mieli pięć takich zawodniczek jak Krystyna Pączkowska, mielibyśmy zapewne dwa medale mistrzostw świata — w skokach grupowych i w klasyfikacji drużynowej — wzdychał trener kadry narodowej Bolesław Gargała.

Niestety, cztery pozostałe nasze reprezentantki — Alicja Kolankiewicz, Irena Szwedek, Beata Leszczyńska i Maria Walter — chociaż walczyły z wielkim zacięciem, muszą jeszcze sporo się nauczyć, by mogły nawiązać walkę z najlepszymi na świecie. Pozostaje nam mieć tylko nadzieję, że uroda i wdzięk polskich spadochroniarek wzbogacone zostaną wkrótce wysokimi umiejętnościami sportowymi.

HENRYK KUCHARSKI

Zdjęcie u dołu: Ekipa polska uczestnicząca w XV SMS w Kazanłyku. W pierwszym rzędzie: Alicja Kolankiewicz, Beata Leszczyńska, Maria Walter, Irena Szwedek i Krystyna Pączkowska. W drugim rzędzie: trener Andrzej Nawracaj, zastępca kierownika ekipy do spraw technicznych Eugeniusz Hilczer, Ryszard Olszowy, Stanisław Barwik, Józef Łuszczki, kierownik ekipy Józef Różański, Lesław Panaś, Marek Fotyga i trener kadry narodowej Bolesław Gargała.

Zdjęcia autora

Zdjęcie: P. Elsztein

Rozmawiamy z dr inż. WITOLDEM A. WIŚNIOWSKIM, kierownikiem Pracowni Dynamiki w Zakładzie Wytrzymałości Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

CZY SAMOLOTY SĄ ZMĘCZONE?

— Panie doktorze, chciałbym uniknąć sytuacji, w której zadaję pytania zupełnie jak na przesłuchaniu w urzędzie celnym, powiedzmy na granicy Hondurasu, ale naprawdę — interesuje mnie od dawna pewna sprawa: w jaki sposób, jakimi drogami dochodzi się do pracy w lotnictwie? W Pana przypadku do pracy w instytucji naukowo-badawczej, będącej ważnym zapleczem przemysłu lotniczego. W jaki sposób doszedł Pan do swego stanowiska?

— Z dumą i satysfakcją mogę powiedzieć, że moja lotnicza droga zaczęła się od modelarstwa. Pochodzę z Muszyny, znanego uzdrowiska. Tam też zetknąłem się jako młody człowiek z prawdziwą techniką, czyli z klubem Zefirek. Prace modelarskie w tym klubie, prowadzonym od 25 lat przez Juliusza Jarończyka, ułatwiły mi życiowy start. Nie tylko zresztą mnie. Większość dawnych modelarzy z Muszyny chlubi się dziś dyplomami inżynierów, że wymienię na przykład jednego — Tadeusza Grucę, absolwenta Politechniki Rzeszowskiej. Praca w modelarni, kontakt z teorią i praktyką, z atmosferą pracy lotniczej była dla mnie osobiście ogromnym przeżyciem. Trudno przecież ukryć, że przed Zefirkiem miałem do czynienia z techniką tylko taką, jaką reprezentuje chyba zwykły kontakt elektryczny. No, bo cóż innego mogło być w małym miasteczku! Dziś funkcjonuje tam jeszcze wspaniałej Zefirek, którego jestem ciągle członkiem zarządu, co w dalszym ciągu z dumą podkreślam. Mogę dziś jako już człowiek dorosły powiedzieć jedno — Klub Zefirek wywarł i wywiera ogromny wpływ na rozwój kultury technicznej regionu. Znam taki kapitalny przypadek, że jeden z kolegów tylko dlatego nie poszedł na studia historyczne, bo nie chciał zrobić przykrości swemu instruktorowi, który widział go na studiach technicznych, lotniczych oczywiście.

— Pan też wybrał lotnictwo?

— Tak. Ukończyłem Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa na Politechnice Warszawskiej i matematykę na UW. No, ale przedtem kurs szybowcowy w Aeroklubie Podkarpackim. Uzyskałem trzecią klasę pilota. Nawet chwilami miałem ochotę poświęcić się wyłącznie lataniu, ale mój instruktor J. Jarończyk był innego zdania. No i wybrałem MEL. Dyplom robiłem u mgra inż. Bronisława Żurakowskiego, gdyż studiowałem na kierunku samoloty i śmigłowce. Zrobiłem zatem projekt śmigłowca dwumiejscowego. Nie muszę dodawać, że moim opiekunem był pionier budowy śmigłowców w Polsce, wspaniały człowiek i konstruktor. Pewnie pan spyta dlaczego wybrałem śmigłowce, a nie na przykład techniki kosmiczne czy płatowce? Otóż, gdy zapytałem kolegów i przełożonych, jaki kierunek na MEL-u jest najtrudniejszy, powiedziano mi, że śmigłowce. Dlatego się za to wziąłem, bo chciałem sam się sprawdzić. A próba jest dobra tylko wtedy, gdy się ma do czynienia z bardzo trudnymi zagadnieniami. Pociągała mnie także osobowość pana Żurakowskiego, o którym dużo słyszałem. Dziś mogę powiedzieć, że wszystko co umiem z zakresu konstruowania, zawdzięczam — nie umniejszając roli wielu innych wykładowców — panu Żurakowskiemu.

— Czy mam rozumieć, że jest Pan specjalistą w dziedzinie wiropłatów?

— Niestety, nie. Życie pokierowało moimi losami inaczej. Od 1971 roku pracuję w Instytucie Lotnictwa dzięki zachęcie dra Zbigniewa Brzoski. A dzięki dobrym radom mgra inż. Tadeusza Królikiewicza trafiłem do pracowni dynamiki. Znów chciałem się czegoś nauczyć, mieć do czynienia ze sprawami trudnymi, pójść dalej. Zacząłem od bardzo prozaicznych zajęć, jakimi wówczas wydawały mi się prace nad osprzętem przyszłego laboratorium. Myślałem: jak to, mam projektować zabudowę jakiegoś osprzętu mechanicznego, przerabiać stary autobus... Dziś wiem jak potrzebna była ta praca i jak ważna. Eutuzjaści lotnictwa widzą się zawsze jako projektanci co najmniej jednosilnikowych samolotów. ale żeby zaprojektować zawór, rurkę nagwintowaną, to chyba wstyd. No cóż, od 1976 r. prowadzę laboratorium dynamiki.

— Jest to dziedzina mało znana, ośmielę się powiedzieć niewdzięczna do opisywania...

— Mogę dodać, że pierwsze próby rozpoczęto w Polsce w 1954 r. w Instytucie Lotnictwa, a prowadził je mgr inż. Ryszard Lewandowski. Po tym robiono je w Politechnice Warszawskiej jako działalność naukową. Tylko że robiono to wszystko w warunkach dość prymitywnych przy pomocy wzbudnika Philipsa i jednego czujnika, bardzo zresztą ciężkiego. Mimo dużej wiedzy realizatorów tych poczynań wyniki na skutek prymitywnych narzędzi mogły być również prymitywne. Dla porównania podam panu, że dysponujemy w naszej pracowni 14 wzbudnikami elektrodynamicznymi bardzo czułymi od 0 do 200 N i paroma setkami superlekkich czujników przyklejanych, takich, które nie zniekształcają badanej masy i sztywności samolotu. Umożliwiają pomiar w ciągu kilkudziesięciu sekund.

— Panie doktorze, czy można pańską pracę porównać do tej wykonywanej przez lekarza specjalistę, który bada zmęczenie pacjenta, ale diagnozę, co do ogólnego stanu zdrowia, stawia kto inny?

— Z grubsza chyba tak. U nas tylko się bada dany samolot czy podzespół. Na podstawie wyników tych badań konstruktorzy, obliczeniowcy podejmują właściwe decyzje. Nasza pracownia badając na przykład drgania samolotu jest w stanie przekazać wynik czysty nie skażony żadnymi wpływami ubocznymi. Pomiarami steruje maszyna cyfrowa o możliwościach polskiej Odry. Sczytuje wyniki na bęben, a uzyskuje się od razu kilkanaście tysięcy informacji. Łącznie z kilkudziesięciu pomiarów uzyskujemy astronomiczne wprost wyniki, gdy chodzi o liczbę informacji. Wszystko jest wstępnie przetwarzane, sortowane i otrzymujemy gotowe tabele pomiarów, które służą jako podkładki do wnioskowania.

— Czy te badania, Pan wybaczy, służą jedynie teorii, czy też mają znaczenie praktyczne, zrozumiałe dla każdego?

— Nasze badania nie są sztuką dla sztuki. Badania rezonansowe są ogromnie ważne. Podam następujący przykład. Jeden z samolotów rolniczych (podczas prób z prototypem) łamał przy zwykłym kołowaniu po ziemi swoje urządzenia służące do prac agrotechnicznych, a więc te wszystkie atomizery i inne rurki. Co się okazało? Podczas kołowania po bróżdach i gęstej trawie podwozie od uderzeń przenosiło rezonans na atomizer, który się niszczył. Wykryto fakt ten właśnie u nas w pracowni. Takiego typu analizy są zatem bardzo praktyczne. Konstruktor nie jest w stanie wszystkiego przewidzieć. Może dużo wykryć pilot doświadczalny, ale wykryje najczęściej efekt końcowy, a nie przyczynę. Dodam jeszcze, że próby rezonansowe są niejako uzupełnieniem wszystkich badań prowadzonych podczas pracy nad danym typem samolotu. Powiem także, iż dużo, bardzo dużo jest w tym zakresie do zrobienia.

— Wolno przypuszczać, że absolutnie wszystkie samoloty i szybowce, które są u nas produkowane, przechodzą podobne badania — nawiązuję do tytułu tej rozmowy — czy samoloty są zmęczone?

— Nie wszystkie samoloty odczuwają zmęczenie, a szybowce w ogóle nie przechodzą badań. Podam przykład. Robiliśmy badania dwóch tylko szybowców, Jantara i Puchacza, rodem z Bielska. Wyniki tych badań — dość obszerne — nie były jednak potrzebne zupełnie naszym konstruktorom, ani wytwórni! Jeden z importerów zachodnich chciał mieć tego rodzaju badania dla szybowców polskich. Badania zostały w pełni zaakceptowane przez odbiorców. Nasi konstruktorzy, niestety, z tych badań nie korzystają. W Bielsku powiedziano mi wprost: nam to jest potrzebne, aby szybowiec sprzedać, do niczego więcej! Inaczej rozumuje PZL-Mielec. Tam na przykład doc. dr hab. Wojciech Potkański i doc. dr Miron Nowak bezpośrednio wykorzystują nasze badania. Ściśle współpracujemy. No, ale to są wielkie zakłady w przeciwieństwie do niedoinwestowanego Bielska, gdzie przecież nawet nie prowadzi się badań aerodynamicznych. Wrócę na chwilę do szybowców. Szybowiec ma bardzo niskie częstotliwości. Na przykład Jantar 0,9 Hz. Skrzydło jego chwieje się mniej więcej tak powoli jak wysoka topola na wietrze. Umiałem to zmierzyć, ale nie wiem czy to jest dobre czy złe.

— Zdumiał mnie Pan tymi uwagami o szybowcach. A które typy samolotów Pan badał?

— Między innymi M-18 Dromadera. Mogę tutaj powiedzieć, że w wyniku naszych pomiarów skorygowano pewne obliczenia. Zdaniem specjalistów z Mielca, których wymieniłem i według naszego tutaj rozeznania, model matematyczny, który uzyskują konstruktorzy, jest na najwyższym poziomie światowym. Taka jest też aparatura, którą dysponujemy. Badałem również M-20 Mewę. W dwóch wersjach: jako samolot amerykański z polskimi silnikami i jako samolot wykonany w Polsce z polskimi silnikami. Jeśli się okazuje, że nie ma istotnych zmian i wynik jest zadowalający, to oznacza, że nie trzeba dokonywać poprawek, zmieniać np. materiału, bo przecież oryginał może się różnić od samolotu u nas wykonywanego. A chodzi o to, by nasz płatowiec miał takie same właściwości dynamiczne gwarantujące, że samolot nie podlega np. flatterowi — drganiom samowzbudnym. Z innych konstrukcji badaliśmy śmigłowce, w tym Sokoła. Ale tylko łopaty wirnika i niektóre podzespoły.

— Zapomniał Pan o Wildze i Kolibrze?

— Proszę pana, Wilga, Koliber oraz Kruk są samolotami lekkimi, o klasycznych kształtach. Aby zagwarantować duży zapas flatterowy takiego samolotu, wystarczy stosować klasyczne metody, jak i ogólne kryteria sztywności. Przepisy zezwalają na takie traktowanie zagadnienia. Poza tym kryteria są najtańszą metodą. Natomiast nie ma takich kryteriów dla szybowców. Samoloty średnie i ciężkie mają za to obowiązek poddać się badaniom w naszym laboratorium. Sądzę, że i Bielsko w miarę rozwoju technologii, w miarę nieuchronnego rozwoju swych zakładów, w miarę postępu technicznego, zacznie badać szybowce.

— Ostatnie pytanie. Ciągle się mówi, że lotnictwo pomaga również innym dziedzinom gospodarki. Jak to wygląda w Pańskiej pracowni?

— U nas, niestety, nic się takiego nie dzieje. A mogłoby się dziać, bo na świecie bada się i anteny radiowe, maszty oraz pojazdy. Niestety, powtórzę: robiąc nieomal wszystko z licencji nie widzimy widocznie potrzeby tego rodzaju badań. Kto pomyślał, że można by takie Fiaty czy inne urządzenia, gdzie tylko występują drgania, uczciwie przebadać i powiedzieć, czy szybko się męczą czy też nie są zmęczone, jak na przykład mieleckie samoloty.

— Bardzo dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: PAWEŁ ELSZTEIN

Zaraz po wylądowaniu i oddaniu zadania lotu oraz niezbędnym uzupełnieniu paliwa w Wilgach, pożegnawszy się z naszymi przyjaciółmi lotniczymi oraz gospodarzami mistrzostw odlecieliśmy do Wiednia, a następnie do Krakowa. Mimo pośpiechu nie udało się nam zdążyć na rozpoczęcie i I konkurencję mistrzostw Polski w Nowym Targu. Wyniki mistrzostw Austrii otrzymaliśmy miesiąc później, stąd opóźnienie w niniejszej korespondencji. Przedstawiają się one następująco: **1. Oppelmayer-Hauszka — 158 pkt, 2. Bauer-Bauer — 218 pkt, 3. POPIOŁEK — 329 pkt, 4. Schachinger--Detter — 395 pkt, 5. BARAN — 438 pkt, 6. Posch-Schalk — 438 pkt, 7. Luckerbauer-Meszaros — 518 pkt.**

Nie udało się nam więc obronić 1 miejsca w mistrzostwach Austrii

Na zdjęciach w kolejności: Pilot zwycięskiej załogi, mistrz Austrii Wolfgang Oppelmayer na tle swego Pipera Colta i Cessny 152 ● Trzeci pilot mistrzostw Austrii, autor relacji Edward Popiołek ● Drugi z Polaków, Jan Baran, który zajął 5 miejsce ● Dwie polskie Wilgi, na których polscy piloci w pojedynkę walczyli przeciwko dwuosobowym załogom austriackim.

Zdjęcia: Z. Dudzik (1) i H. Kucharski (3)

Korespondencja z Austrii

W POJEDYNKĘ PRZECIWKO DUETOM

W ramach kontaktów sportowych Aeroklubu PRL z Aeroklubem Austrii braliśmy udział w samolotowych mistrzostwach tego kraju, rozgrywanych w dniach 12—14 września 1980 r. w miejscowości Seitenstetten koło Linzu. Ze względów oszczędnościowych Aeroklub PRL wysłał na te zawody ekipę „mini", składającą się z dwóch pilotów, Jana Barana i piszącego te słowa oraz mechanika Bronisława Zawickiego z Krakowa. Autor dodatkowo pełnił rolę kierownika ekipy, a J. Baran był skarbnikiem naszych środków dewizowych. Ekipa spotkała się 11 września w Krakowie na lotnisku Balice. Po starcie, walcząc z czołowym wiatrem o sile 50 km/h i zmienną, deszczową pogodą, dwie nasze Wilgi doleciały na lotnisko komunikacyjne Schwechat w Wiedniu. Ze względu na późną porę zdecydowaliśmy zostać w Wiedniu, aby rano polecieć dalej, do miejsca mistrzostw. Wiedeń przywitał nas niegościnnie, miejsca w hotelu otrzymaliśmy tylko dzięki sympatycznej małżonce pilota samolotowego Wilfrieda Staudingera.

Następnego dnia przed odlotem do Seitenstetten otrzymaliśmy regulamin mistrzostw (do APRL regulamin przyszedł pocztą już po naszym wylocie). Zaskoczeniem dla nas była dokonana w ostatnim czasie zmiana — rozgrywanie zawodów w załogach dwuosobowych. My byliśmy natomiast przygotowani do startu solo. Regulamin zawodów był oparty na regulaminie Precyzyjnych Samolotowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w przyszłym roku w Anglii. Przewidywał próbę dolotową z punktowaniem czasu i dokładności lądowania, próbę obliczeniową, precyzyjny lot nawigacyjny po trasie, identyfikację znaków, zdjęć i szkiców (map 1:50 000). W stosunku do regulaminu mistrzostw świata ograniczono tylko lądowania do prób z możliwością użycia klap i gazu.

Po bardzo sympatycznym powitaniu przez gospodarzy mistrzostw (Aeroklub Seitenstetten-Biberbach) wykonaliśmy z Jasiem wspólny lot treningowy po trasie (oszczędność dewiz na paliwo), wykorzystując oficjalną w zawodach, bardzo nieprecyzyjną mapę drogową w rzadko spotykanej skali 1:300 000. Brak naniesienia na mapie lasów, rzeźby terenu oraz oznaczenie wszystkich osad, miejscowości i miast do 100 000 mieszkańców wyłącznie kółkami, i to jednakowej średnicy, budził obawę przed koniecznością wznawiania orientacji. Po powrocie z trasy wykonaliśmy jeszcze po kilka lądowań, demonstrując przy okazji budzące zawsze podziw zalety Wilgi przy starcie i lądowaniu znad przeszkody.

Wieczorem zapoznaliśmy się z listą 24 konkurentów, na której znajdowała się załoga aktualnych wicemistrzów świata z Aschaffenburga (Luckerbauer-Meszaros) oraz piloci załóg siódmej i dziewiątej tych mistrzostw (Oppelmeyer i Bauer).

Następnego dnia (sobota, 13 września), będącego oficjalnie głównym dniem zawodów, tradycyjnie zła już w tym roku pogoda pozwoliła zaledwie na rozegranie prób dolotowej oraz lądowania. Nasze wyniki były zupełnie dobre. W niedzielę, przy deszczowej pogodzie, rozegrano pozostałe próby sportowe, a więc próbę obliczeniową, lot po trudnej nawigacyjnie trasie o długości 260 km, z identyfikacją 13 zdjęć, 3 szkiców i 3 znaków oraz precyzyjne lądowanie. Muszę przyznać, że mimo zwracania szczególnej uwagi na nawigację nie udało mi się uniknąć okresowego „braku kontaktu mapy z terenem". Zidentyfikowałem jednak wszystkie zdjęcia i znalazłem znaki, natomiast nie udało mi się określić dokładnie szkiców. Jasio Baran miał trochę mniej szczęścia w rozpoznaniu.

z 1978 r. w Fürstenfeld. Na pocieszenie zostaje fakt, że startowaliśmy solo, natomiast rywale z nawigatorami.

Na zakończenie chciałbym podkreślić wysoką rangę mistrzostw (protektorem był minister nauki dr Alfred Sinowatz) oraz dobrą ich organizację i serdeczne przyjęcie ze strony gospodarzy imprezy z Seitenstetten. Podtrzymaliśmy przez nasz start wieloletnie już kontakty sportowe polskich i austriackich pilotów samolotowych. Była również okazja omówić dalszą współpracę z przewodniczącym Komisji Samolotowej Aeroklubu Austrii inż. Güntherem Huberem.

EDWARD POPIOŁEK

„SKRZYDLATA POLSKA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych przez polskich pilotów w 1980 r. Wyniki te będą stanowić kryterium naszych honorowych wyróżnień — ZŁOTEGO CUMULUSA (dla najlepszego pilota), BIAŁEGO CUMULUSA (dla najlepszej pilotki) i CUMULUSOWEGO NIEBA (dla najlepszego aeroklubu).

Aby lista wyników wolna była od pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Chcielibyśmy, aby pomoc ta wyrażała się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1980 w kraju i za granicą, podczas zawodów, treningu i innych lotów, na szybowcach jednomiejscowych i wielomiejscowych.

Interesują nas wysokości absolutne i przewyższenia oraz przeloty — odległościowe (nawet nie ukończone) i prędkościowe (po trasach trójkątnych 100, 200, 300, 400, 500 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Nowy Świat 24 m 2, 00-373 Warszawa** — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 STYCZNIA 1981 R.**

LOT nowiny

Nr 222
grudzień
1980

NASZE CODZIENNE SPRAWY

Rozmawiamy z MARIANEM POGODZIŃSKIM, kierownikiem Oddziału PLL LOT w Szczecinie.

— Minął sezon, dla LOT najbardziej pracowity okres w roku. Teraz chyba nikt nie narzeka na nadmiar obowiązków?

— Pracy rzeczywiście mamy mniej. Szczecin obecnie dysponuje tylko trzema połączeniami z Warszawą. Nie można jednak podejrzewać ani przez chwilę, że nic nie robimy. Właśnie podłączono nas do komputerowego systemu rezerwacji miejsc...

— Są z tym jakieś problemy?

— Niewielkie, ale są. Ot, jak każda nowość, system budzi zainteresowanie, czasem pod naszym adresem kierowane są krytyczne uwagi.

— Czyżby panie kasjerki nie potrafiły sobie poradzić z obsługą tych urządzeń?

— Nie, pracownicy zostali przeszkoleni. Z tym nie ma problemu. Po prostu klienci nie mogą się przyzwyczaić do nowoczesnej techniki. Niejednokrotnie nie mogą też pogodzić się z błyskawiczną odpowiedzią — miejsc nie ma. Żadne znajomości tu nie pomagają.

— Ale potem okazuje się, że w samolocie nie było kompletu pasażerów. Dlaczego?

— Tajemnica komputera.

— Proszę ocenić mijający rok.

— Może tak krótko, w punktach. Nie był taki zły, choć nie wykonaliśmy planu za trzy kwartały. Dysponowaliśmy większą niż w analogicznym okresie roku ubiegłego liczbą połączeń z Warszawą. Na tej linii zwiększyła się znacznie frekwencja. Zwiększyła się liczba samolotów czarterowych. Do końca września było ich w sumie 97. Wzrosła sprzedaż biletów na linie obce, głównie z odlotem z Berlina, co świadczy o dużym zainteresowaniu turystów komunikacją lotniczą. Pogorszyła się natomiast punktualność w odlotach i przylotach. Nie wykorzystane zostały możliwości przewozu ładunków samolotami na linii Szczecin — Budapeszt — Warna i na trasach krajowych oraz samolotami pocztowymi. Nasi stali kontrahenci znacznie zmniejszyli ilości ładunków przekazywanych nam do przewozu ze względu — jak tłumaczyli — na nieopłacalność. Przekroczyliśmy tu jednak plan wartościowy o ponad dwieście procent.

— Jeśli już o liczbach mowa...

— Ilościowy plan przewozów pasażerskich za trzy kwartały został wykonany w 85,8 proc. Podstawową przyczyną było odwołanie 31 rejsów w styczniu i lutym (z przyczyn atmosferycznych i technicznych) oraz niska frekwencja w marcu i sierpniu. Odwołane zostały również trzy rejsy do Budapesztu i Warny, gdyż brakowało chętnych. Automatycznie mniejsze były wpływy z biletów krajowych, wykonanie za trzy kwartały wyniosło 78,15 proc. Natomiast został przekroczony plan wpływów ze sprzedaży biletów zagranicznych o 21,3 proc.

— Pora już myśleć o przyszłym roku.

— Możemy tylko myśleć, przypuszczać itd. Nic pewnego nie wiadomo. Znamy jedynie projekt rozkładu lotów krajowych.

— Dlaczego?

— Nigdy nie dostajemy zadań planowych wcześniej niż w lutym—marcu. Postulowaliśmy już, by otrzymywać je z pewnym wyprzedzeniem. Uważamy też, iż planowanie powinno odbywać się z udziałem placówek terenowych. My przecież znamy najlepiej nie tylko miejscowe potrzeby, ale i możliwości.

— Jakie one są?

— Mając do dyspozycji dobre zaplecze, sprzęt, nowoczesny dworzec lotniczy, zgrany i sumienny zespół pracowników, Szczecin jest w stanie wykonać zwiększone, nawet o połowę zadania.

— Brzmi to bardzo optymistycznie, nawet za bardzo.

— Nie, jest to realna ocena możliwości.

Rozmawiał: JACEK JASIEWICZ

W LOT W SZCZECINIE

W stolicy mówi się, że Szczecin leży gdzieś na krańcu Polski. Szczecinianie natomiast uważają, że tu właśnie Polska się zaczyna. Fakt pozostaje faktem — stąd wszędzie daleko. Bezsprzecznie jednak odległości nie wydają się tak przerażające, jeśli popatrzeć na nie z perspektywy komunikacji lotniczej. Podróż do Warszawy trwa niespełna półtorej godziny, na południe kraju — dwie. Szybko i wygodnie...

* * *

Dla mieszkańców grodu nad Odrą LOT jest czymś więcej niż jednym z kilku publicznych przewoźników. Znajduje się w centrum uwagi lokalnych władz, jest ciągle w zasięgu zainteresowania miejscowej prasy. Zgodność tych działań doprowadziła na razie do tego, że Szczecin ma dobrą komunikację lotniczą w miesiącach letnich. W rozkładzie jest kilka połączeń do Warszawy, samoloty latają też do Krakowa, Katowic, Wrocławia i Rzeszowa. Dwa lata temu nazwa miasta pojawiła się również w międzynarodowym rozkładzie połączeń LOT, uruchomiono wówczas sezonową linię do Budapesztu i Warny. Mówi się teraz o nowej linii do Leningradu, a także myśli nieśmiało o Moskwie. Nie są to wygórowane ambicje wojewódzkiego miasta, lecz realne potrzeby.

Gorzej jest w okresie jesienno-zimowym. Szczecin znajduje się wtedy w sytuacji podobnej innym miastom, ma połączenie tylko z Warszawą. W minionych latach podejmowano próby utrzymania komunikacji z południowymi regionami kraju, by zapewnić szybką podróż na urlop w góry. Uzyskane wyniki ekonomiczne przekreśliły — przynajmniej na razie — przyszłość tych połączeń zimą.

Szczecin docenia życzliwość centrali LOTU i odwzajemnia się jak może. Od trzech lat Biuro Miejskie zajmuje poczesne miejsce w centrum miasta. Locum jest przestronne, nowoczesne, eleganckie. Także trzy lata temu przekazano do użytku nowy budynek dworca lotniczego w Goleniowie, wybudowany dzięki staraniom przede wszystkim władz wojewódzkich. Goleniowski port lotniczy może śmiało konkurować z Okęciem lub Rębiechowem. Niektórzy uważają, że jest nawet ładniejszy, bardziej przytulny.

Jest w Szczecinie klimat sprzyjający komunikacji lotniczej. Są też warunki gwarantujące dobrą jakość usług, a także ich dalszy rozwój.

SONDA

SPOJRZENIE Z URZĘDU

WOJCIECH WYDROWSKI, zastępca dyrektora Wydziału Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie

— Niedawno odbyło się w Szczecinie podsumowanie tegorocznego sezonu turystycznego. Czy były uwagi krytyczne pod adresem Polskich Linii Lotniczych?

— Nie mieliśmy żadnych pretensji. W naszej ocenie LOT dobrze wywiązał się ze swoich obowiązków. Inna sprawa, że nie były one — w porównaniu z innymi uczestnikami obsługi ruchu turystycznego — duże. Nie zmienia to jednak pozytywnej oceny. Latem Szczecin miał sporo połączeń z innymi miastami wojewódzkimi. Funkcjonowała tzw. komunikacja wiązana (autobus — samolot) umożliwiająca dojazd turystom i wczasowiczom z Wybrzeża na lotnisko. Uważamy, że potrzeby naszego regionu były realizowane na miarę możliwości przewoźnika.

— Te możliwości determinują dalszy rozwój komunikacji lotniczej dla Pomorza Zachodniego.

— Rozwój — należy podkreślić — bardzo potrzebny. Mamy po temu odpowiednie warunki. Biuro Miejskie i nowoczesny dworzec lotniczy są przystosowane do obsługi dużej, znacznie większej niż obecnie liczby podróżnych. Władze wojewódzkie widzą w transporcie lotniczym istotny czynnik dynamizujący turystykę i wypoczynek, element integrujący Szczecin z najbardziej odległymi regionami kraju. Dlatego też czynimy wiele, by zapewnić warunki do dalszej aktywizacji komunikacji lotniczej. Nie zawsze jednak stworzone możliwości są przez LOT w pełni wykorzystywane. Wynika to może z tego, że przewoźnik jest za mało elastyczny, zbyt zapatrzony we wskaźniki, chce za wszelką cenę wypracować maksymalny zysk.

— Nie można jednak pomijać tych spraw.

— Oczywiście. Nikt nie żąda działań wbrew zdrowym zasadom gospodarki. Widzi pan, LOT stawia sprawę tak — dajcie tylu a tylu pasażerów, wtedy my damy samolot. Gdy okazuje się, że konkretne połączenie nie cieszy się odpowiednią frekwencją, natychmiast jest likwidowane.

— Taka groźba wisi cały czas nad linią do Warny.

— Właśnie. A my, tu w Szczecinie, widzimy potrzebę uruchomienia kolejnego połączenia zagranicznego — przez Gdańsk do Leningradu. Swego czasu mówiło się też o możliwości lotu do Moskwy. W obu tych sprawach zapadła ostatnio głucha cisza.

— Jakie widzi pan rozwiązanie?

— O ile wiem, sytuacja transportu lotniczego jest bardzo złożona. Wiele problemów wymaga rozwiązania, a na to potrzeba czasu. Pewne jednak sprawy można ruszyć od razu, nie czekając na zmianę polityki transportowej. LOT czeka na pasażera, w przypadku Warny cały ciężar akwizycji spada na biura turystyczne. Moim zdaniem powinno być odwrotnie — przewoźnik powinien być stroną aktywną, zmuszając ludzi do latania, zachęcając ich do tego różnymi sposobami.

— W ekonomice transportu jest takie pojęcie — rynek przewoźnika.

— I to oddaje całą istotę problemu.

(J.)

LOT DO WARNY

ELŻBIETA PAŁYS, kierowniczka działu handlowego Polskiego Biura Podróży „Orbis" w Szczecinie

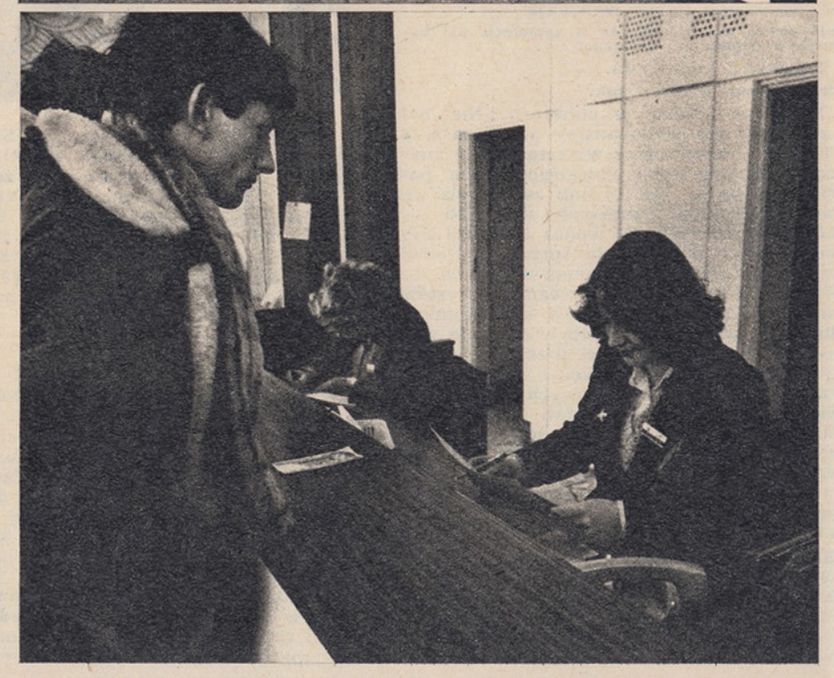
— Długo trwały starania o uruchomienie linii — Szczecin — Budapeszt — Warna. Szczecińskie biura podróży wykazywały zainteresowanie tym połączeniem...

— Nawet duże zainteresowanie. Przede wszystkim „Orbis".

— W praktyce okazało się jednak, że samoloty nie były całkowicie wykorzystywane.

— Myślę, że nie jest tak źle. W tym roku wysłaliśmy do Bułgarii dziewięć grup. Dwieście pięćdziesiąt osób odleciało z Goleniowa. Prócz tego sto osób indywidualnie. Inne biura turystyczne, o ile wiem, też skorzystały z tego połączenia.

c.d. LOT W SZCZECINIE



* * *

Szczeciński Oddział LOTU należy do najlepszych w kraju. W dorocznym współzawodnictwie utrzymuje się na czołowych miejscach, zaś w 1978 roku zdobył palmę pierwszeństwa. Nie można patrzeć na to przez pryzmat wskaźników, trzeba także — a raczej nade wszystko — widzieć ludzi. Prawie pięćdziesięciu pracowników, ofiarnych, sumiennych — kasjerki, mechaników, sprzątaczki, słowem całą załogę oddziału. Ich to zasługą jest dobre imię firmy w Szczecinie.

Józef Kuźmiński, mechanik lotniczy. Pracuje w przedsiębiorstwie od 1946 roku, od początku istnienia szczecińskiego Oddziału. Wzorowy pracownik, człowiek bez skazy — mówią o nim. Pracując uczy młodych tego trudnego zawodu, przekazuje im swoje doświadczenia, tajniki nabytej latami praktyki.

Jan Winkel, zastępca kierownika d/s technicznych. Przyszedł do LOTU w 1967 roku. Początkowo pracował fizycznie, potem ukończył kurs mechaników lotniczych. To było jednak za mało, nie zaspokajało ambicji młodego człowieka. Podjął naukę w Technikum Mechanicznym, gdzie rok temu uzyskał cenzus. Szybko awansował, teraz udowadnia, że potrafi kierować zespołem ludzi na lotnisku.

Anna Łunkiewicz, starsza dyżurna obsługi przewozowej. Pracuje w LOCIE od ponad 10 lat, cały czas na lotnisku. Miła dla wszystkich, zawsze uśmiechnięta...

Jolanta Rybak, kasjerka. Kończy obecnie zaocznie studia na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej.

Są i inni: kasjerki — **Renata Smoleń, Anna Grudzińska, Jadwiga Sałbut, Teresa Niedzielska, Elżbieta Andrzejewska, Bożena Olikiewicz;** dyżurni obsługi przewozowej — **Roman Dobrowolski, Hanna Andrzejczak, Elżbieta Michałowska, Anna Cebrzyńska, Lidia Maćkowiak, Barbara Biedrzycka;** kierownicy zmiany — **Zygmunt Piątek, Ryszard Wiaderek;** ekonomistki — **Halina Violetta Dobrzyńska** i **Hanna Jakimowicz;** samodzielny koordynator przewozów **Alicja Nowak** i st. akwizytor **Danuta Waleriańczyk;** mechanicy lotniczy — **Józef Poczobut, Tadeusz Stasiuk, Zdzisław Woźniak, Jarosław Opaliński, Mieczysław Pryć;** mechanicy urządzeń naziemnych — **Ryszard Grygiel, Stefan Rutkowski, Stanisław Zaremba, Zygmunt Filipczuk, Czesław Gliwiński, Zygmunt Grzesiak;** kierowcy startowi — **Bronisław Sobczak, Stanisław Szymanek, Czesław Bilik, Waldemar Karaczun;** są też **Stanisław Łoboda, Ryszard Kosiorowski, Aniela Mikołajczyk, Marianna Szynfeld, Zdzisław Mikołajczyk, Bożena Dul, Henryk Rogacki, Józef Nejman.** Wymieniliśmy chyba wszystkich.

* * *

Ze Szczecina wszędzie daleko, nawet na lotnisko. Prawie 50 kilometrów dzieli port lotniczy od centrum miasta. Dojazd zajmuje plus minus czterdzieści pięć minut. Jeszcze niedawno trwał dłużej — godzinę, gdyż szlabany kolejowe trzykrotnie przegradzały szosę. Obecnie trwająca modernizacja drogi E-14 eliminuje przejazdy kolejowe, znacznie przyspiesza jazdę na lotnisko. Samochodem osobowym można tam dotrzeć w pół godziny.

W nie tak odległej przyszłości lotnisko może znaleźć się bliżej Szczecina. Na razie jest wizją urbanistów, którzy opracowali plan przestrzennego zagospodarowania aglomeracji szczecińskiej. Miejsce dla dużego, nowoczesnego portu lotniczego przewidziano tuż na granicy miasta, w pobliżu jeziora Dąbie. Dojazd byłby możliwy nie tylko samochodami lub autobusami, ale i wodolotami. Może za dziesięć lat koncepcja przeobrazi się w konkretny projekt, a potem przybierze postać budynków, pasów startowych...

J. J.

SONDA

– Te liczby są jednak mniejsze od deklarowanych wcześniej.

– Niektóre wycieczki nie doszły do skutku. Z takim ryzykiem zawsze musimy się liczyć.

– Rezultat jest taki, że każdego roku linia ze Szczecina do Warny stoi pod znakiem zapytania.

– Turystyka zagraniczna pracuje z wyprzedzeniem. Inaczej być nie może. Trzeba przecież zaprogramować imprezy, skalkulować je, przygotować bazę. Dlatego też musimy wcześniej – już teraz – mieć gwarancję, że taka linia będzie w rozkładzie lotów. Wówczas występujemy do swojego Biura Zagranicznej Turystyki Wyjazdowej z odpowiednimi propozycjami. Chodzi o to, by przynajmniej część naszych imprez była dopasowana terminami do rozkładu lotów. Szczecin – Warna nie jest przecież połączeniem codziennym. Obecnie nie mamy żadnej gwarancji ze strony LOTU, jedynie słowne zapewnienie. Niemniej jednak przymierzamy się do tego połączenia w najbliższym sezonie turystycznym.

– A jeśli zabraknie go w międzynarodowym rozkładzie lotów?

– Będzie to duża strata. Wszystkim nam, tu – w Szczecinie, zależy na utrzymaniu tej linii.

– Więcej wycieczek i problem rozwiązany.

– Łatwo powiedzieć – więcej wycieczek. To nie jest sprawa tylko biur podróży. Po pierwsze – kwestia przyzwyczajenia. Z możliwości przelotu na trasie Szczecin – Warna korzystaliśmy dopiero przez dwa sezony. Trochę za krótko, by wszyscy przyzwyczaili się do tego. Tym bardziej że ciągle mówi się o możliwości zawieszenia tej linii. Potencjalny pasażer musi mieć pewność, urlop przecież planuje się z wyprzedzeniem. Po drugie – cena biletu. Jest ona mimo wszystko wysoka, jeśli weźmiemy pod uwagę przeciętne zarobki i to, że na wakacje do Bułgarii wybierają się z reguły całe rodziny. Po trzecie – warto, by dyrekcja LOTU przeanalizowała możliwości wprowadzenia mniej pojemnego samolotu, ale za to częściej – na przykład dwa razy w tygodniu. Da to nam znacznie większe możliwości korzystania z tej komunikacji.

– Czy te uwagi nie ochłodzą stosunków LOT – „Orbis"?

– Nie przypuszczam. Jesteśmy przecież partnerami, mamy wspólny interes. A jeżeli już mówimy o współpracy... Nasz okręg dysponuje dziesięcioma placówkami, z których siedem sprzedaje bilety na linie krajowe LOTU, a dwie na linie zagraniczne. W tym roku sprzedaliśmy w sumie dwa tysiące biletów zagranicznych i siedem tysięcy – krajowych. Jak widać, jest spory popyt na tego typu usługi. Wystąpiliśmy więc do LOTU z wnioskiem o uruchomienie dwóch następnych kas zagranicznych.

– Czy „Orbis" jest zainteresowany linią do Leningradu?

– Tak. Chcemy nadal rozwijać turystykę zagraniczną. Szczecinianie tego od nas oczekują.

J.J.

RYBACY PODRÓŻUJĄ „CHOPINEM"

IGNACY JAKUBOWSKI, kierownik działu kadr i szkolenia zawodowego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf" w Szczecinie

– Od jak dawna przedsiębiorstwo korzysta z transportu lotniczego przy wymianie załóg rybackich?

– Prawie dziesięć lat. W styczniu 1971 roku dokonaliśmy pierwszej w historii polskiej floty wymiany załogi drogą lotniczą. Nasza jednostka stała wówczas w kanadyjskim porcie Halifax. Nie opłacało się sprowadzać statku do kraju, a jednocześnie rybacy przebywali już zbyt długo na morzu, z dala od domu, z dala od bliskich. Ludziom należał się solidny wypoczynek. Z Halifaxu do Szczecina przylecieli więc samolotem.

– Jak zrozumiałem, „Gryf" był prekursorem?

– Tak. Początkowo było z tym wiele problemów. Nikt nie wierzył w powodzenie tego przedsięwzięcia ani w naszym zjednoczeniu, ani w ministerstwie. Ba, krytykowano nas nawet za dziwne pomysły.

– Pomysł jednak chwycił...

– I niebawem z wymian załóg drogą lotniczą zaczęły korzystać inne przedsiębiorstwa armatorskie – świnoujska „Odra", gdyński „Dalmor", potem „Transocean",

– Dzięki temu rejsy trwają krócej, rybacy spędzają mniej czasu na morzu.

– Ograniczyliśmy w ten sposób przede wszystkim długotrwałe, męczące załogi psychicznie tzw. przeloty z kraju na coraz bardziej odległe łowiska. Jednostki łowcze nie muszą tak często przypływać do kraju, są efektywniej wykorzystywane.

– Ile wymian załóg drogą lotniczą dokonaliście w tym roku?

– Dwadzieścia jeden. Głównie do Kanady, Dakaru i na południe Afryki. W roku ubiegłym takich wymian było siedemnaście. Nasze plany na przyszły rok przewidują dalszy ich wzrost.

– Korzystacie z usług wyłącznie LOTU?

– W zasadzie tak. Nieliczne są przypadki, że LOT z takich czy innych powodów nie może podjąć się przewozu. Wówczas podnajmuje dla nas innego przewoźnika, na przykład KLM.

– Jak układa się współpraca z LOTEM?

– Bardzo dobrze. Współpracujemy głównie ze szczecińskim oddziałem tego przedsiębiorstwa oraz z działem lotów wynajętych w Warszawie.

– Naprawdę nie ma żadnych zgrzytów?

– Obecnie nie ma. Jest natomiast inny problem, którego rozwiązania na razie nie widzimy. Lotnisko w Goleniowie nie może przyjmować dużych samolotów pasażerskich, ma za krótki pas startowy. A takimi głównie maszynami latają nasi rybacy – czarterowymi Iliuszynami 62. Samoloty Il-62 „Chopin", „Kościuszko", „Sienkiewicz" są nam doskonale znane. Przerzut z kraju na łowiska i odwrotnie odbywa się z przesiadką w Gdańsku lub Warszawie. Jest to dla nas pewne utrudnienie, musimy zorganizować dowóz rybaków autokarem do Gdańska lub samolotem do stolicy. Ale – jak już powiedziałem – innego sposobu nie ma.

J.J.

CAŁE ŻYCIE W LOCIE

Biuro Miejskie LOT przy al. Wyzwolenia w Szczecinie. Wieczór. W obszernym hallu nie ma już nikogo. Tylko w jednym miejscu mrok rozprasza smuga światła zza uchylonych drzwi. Ciszę przerywa od czasu do czasu stukot maszyny do pisania.

— Panie Ludwiku, pan jeszcze tutaj?!

— Tyle pracy, że dnia nie starcza. Muszę skończyć to zestawienie.

— Przecież może pan to skończyć jutro.

— Nie, jutro już nie przychodzę. Przyrzekłem sobie. Mam przecież urlop.

— Właśnie, od trzech dni...

Ludwik Nowak, zastępca kierownika do spraw handlowych. Człowiek, który całe swoje życie związał z LOTEM. Organizował pierwsze placówki przedsiębiorstwa w wyzwolonych miastach, tworzył wraz z innymi początki komunikacji lotniczej na Pomorzu Zachodnim. Wiecznie zaganiany, zafrasowany problemami, które przynosi każdy dzień. Krąży między kasami a swoim pokojem, z papierami w ręku. Albo też siedzi za biurkiem, na którym nie ma miejsca na szklankę herbaty.

Niechętnie mówi o sobie, o swojej pracy. Nie widzi w tym nic nadzwyczajnego. Praca jak każda inna.

Z lotnictwem zetknął się w połowie lat trzydziestych, na Śląsku. Ojciec, choć kolejarz, działał aktywnie w Aeroklubie Śląskim. Nic dziwnego, że młody Ludwik szybko znalazł drogę na sportowe lotnisko. Spędzał tam długie godziny, kręcił się po hangarze, przesiadywał w modelarni. Został członkiem Harcerskiego Koła Szybowcowego. Niebawem przeszedł kurs teoretyczny i praktyczny, zaczął latać na Wronach.

Przeprowadzka rodziny Nowaków z Katowic do Radomia przerwała fascynującą przygodę z lotnictwem. Pozostawiła jednak niezatarty ślad w psychice. Młody człowiek cały czas czuł się związany z polskimi skrzydłami.

Przyszło wyzwolenie, rok czterdziesty piąty. W rejonie Radomia rozpoczęto organizowanie lotniska cywilnego. Ludwik Nowak natychmiast stawił się tam do pracy. Wkrótce potem był już na lotnisku w Kielcach.

— Przyleciała tam eskadra radzieckich Po-2. Tymi samolotami wożono pasażerów i pocztę po okolicznych miejscowościach. Komunikacja miała szalone powodzenie. W Kielcach zastało mnie reaktywowanie Polskich Linii Lotniczych. Zostałem pracownikiem LOT — wspomina Ludwik Nowak.

Na przełomie maja i czerwca czterdziestego szóstego został przeniesiony do Szczecina. Tu już działała od kilku miesięcy kilkuosobowa grupa ludzi, uruchamiająca komunikację lotniczą.

— Grzybkowski, Pawłowicz, Sławomirski — wspomina nazwiska pan Ludwik. — Tak, Sławomirski był wtedy kierownikiem.

Lotnisko w Dąbiu przedstawiało opłakany widok. Zbombardowane, zalane wodą, bo stacja pomp osuszająca teren nie działała. Wysiłki pionierów szybko jednak zaowocowały. Uruchomiono pierwsze połączenie z Warszawą, wykorzystując samoloty Li-2.

Na początku lat pięćdziesiątych zakończono odbudowę, a właściwie budowę od podstaw, zniszczonych urządzeń odwadniających depresyjnie położone pole wzlotów. Można było zwiększyć liczbę połączeń. Samoloty zaczęły latać także do Krakowa i Katowic, a okresowo do Gdańska.

— Podróż do Warszawy, z przerwą w Poznaniu, trwała trzy godziny. Odprawa była krótka, bez całej zbędnej biurokracji — mówi Ludwik Nowak. — Pasażerów dowoziliśmy początkowo ciężarowym Zisem, na którym zamontowano ławki, potem mieliśmy do dyspozycji amerykański wóz przerobiony na autobus.

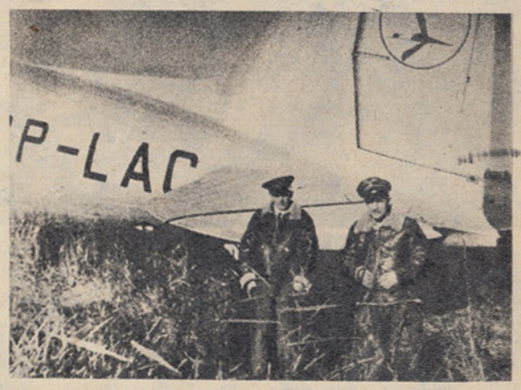
W latach 1954—58 w sezonie letnim szczeciński Oddział LOT wykonywał obsługę pierwszych lotów czarterowych samolotów czechosłowackich, przywożących wczasowiczów z Pragi. Jednorazowo na dąbskim lotnisku lądowało pięć Dakot.

Ludwik Nowak pamięta też pierwsze próby z taksówkami powietrznymi. Cessna z trzema pasażerami na pokładzie wykonywała kilkakrotnie loty do Gdańska i Warszawy.

Rok sześćdziesiąty siódmy. „Litki" zakończyły swój pracowity żywot w barwach LOTU. Nowe samoloty Il-14 nie mogły już lądować w Dąbiu. Lotnisko zostało przeniesione do Goleniowa. Ale to już najnowsza historia szczecińskiego Oddziału LOTU.

— Patrząc na nowoczesny, naprawdę ładny dworzec lotniczy w Goleniowie, trudno sobie wyobrazić, że w Dąbiu całe nasze biuro mieściło się w budce wielkości typowego barakowozu, do której jesienią, po deszczu, można było dojść tylko kładką i to w gumowych butach. A poczekalnia dla pasażerów mieściła się w szopie zbitej z desek. Tak właśnie było w latach czterdziestych — kończy wspomnienia Ludwik Nowak. **(j.)**

Na zdjęciu obok Ludwik Nowak.



Lata czterdzieste: Li-2 zapadł się w podmokłej murawie lotniska Dąbie.

Szczeciniak — tak nazwano Po-2 w barwach Aeroklubu Szczecińskiego.

POCHWAŁA KRZEPI

Za serdeczność na pokładzie

„Wracałam z urlopu z Warny do Warszawy samolotem PLL LOT Nr 148. Nigdy nie chorowałam w samolotach, choć wielokrotnie podróżowałam na długich trasach nawet do Kanady. Tym razem nieoczekiwanie zasłabłam dość poważnie i straciłam przytomność. Z dużą satysfakcją donoszę dyrekcji, że stewardesy i steward zajęli się mną bardzo troskliwie, okazując maksymalną pomoc i wiele życzliwości. Zabezpieczono mi również po wylądowaniu pomoc dyżurnego lekarza portowego i siostry, którzy doprowadzili mnie do pełnej sprawności, dzięki czemu bezpiecznie powróciłam do Łodzi.

Pragnę na ręce dyrekcji przekazać wyrazy najwyższego uznania dla wspaniałej załogi — stewardes i stewarda, lekarza portowego i siostry oraz tą drogą złożyć im serdeczne podziękowanie za okazaną mi bezinteresowną pomoc, troskę i niezwykle ciepłą, pełną humanizmu atmosferę, którą otoczono mnie i moją stroskaną i zagubioną koleżankę.

Był to bardzo budujący akt ludzkiej życzliwości, którą zachowamy we wdzięcznej pamięci.

Łączę wyrazy głębokiego szacunku i serdeczne podziękowania, do których dopisuje się także moja koleżanka".

B. KWINKOWSKA
J. SARNACKA

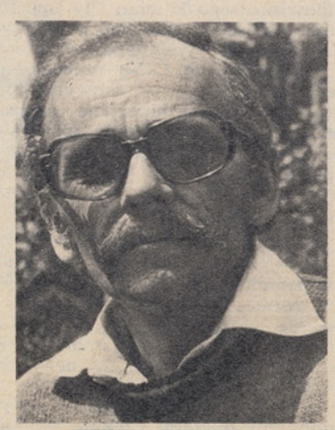
Żeby pochwała nie była anonimowana wyjaśniamy, że osoby o których w liście mowa, to: Małgorzata Kowalska (st. stewardesa), Anna Okowińska (stewardesa) i Zbigniew Sypowicz.

W. W.

Jedna z pierwszych powojennych pocztówek reklamowych LOK.

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58.
Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Jacek Pawłowski (15)

20 lat MODELARSKIEJ WYTWÓRNI



● Jubileusz 20-lecia pracy obchodzi wraz z Wytwórnią Prefabrykatów Modelarskich APRL – dyr. Kazimierz Ginalski.

● To tylko część produkcji Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich.

● Wicemistrz Polski Grzegorz Peszke tworzy prototypy nowych modeli, a na zdjęciu prezentuje swój szybowiec zawodniczy.

Zdjęcia autora

Każdy, kto w ciągu ostatnich 20 lat bodaj pobieżnie, otarł się o modelarstwo lotnicze, musiał zapamiętać tę nazwę: Wytwórnia Prefabrykatów Modelarskich APRL w Krośnie.

— Jak też wygląda ta wytwórnia? — zastanawiałem się niejednokrotnie, oglądając w placówkach Centralnej Składnicy Harcerskiej zestawy różnych modeli lotniczych. Bo słowo wytwórnia kojarzy się zwykle z jakimś dużym zakładem produkcyjnym. Tymczasem bywałem w Krośnie wielokrotnie i owszem, widziałem tam Huty Szkła, Wytwórnię Amortyzatorów „Polmo", Fabrykę Obuwia Sportowego, a z branży lotniczej Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego PZL oraz Lotnicze Zakłady Naprawcze, ale... Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich nie wypatrzyłem.

Kiedy więc po raz któryś z rzędu trafiłem na krośnieńskie lotnisko, podjąłem mocne postanowienie, że muszę odnaleźć ten „zamaskowany" obiekt. Na miejscu okazało się, iż baza produkcyjna naszego małego lotnictwa to aż dwa obiekty rozlokowane na przeciwnych krańcach lotniska. I to jeden strzeżony(!) przez... portiera Lotniczych Zakładów Naprawczych, bo znajduje się na ich terenie.

Szukając dyrektora **Kazimierza Ginalskiego,** znanego mi zresztą z końca lat pięćdziesiątych jeszcze jako Kazia, zawziętego konkurenta w zawodach modelarskich (to prawda: „czym skorupka za młodu nasiąknie..."), trafiłem do pierwszego budynku niepozornej z zewnątrz Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich APRL. A tam właśnie mieści się prototypownia z groźnym napisem na drzwiach: „Obcym wstęp wzbroniony". Ale wszedłem.

Wobec chwilowej nieobecności dyrektora przyjął mnie **Grzegorz Peszke,** świeżo kreowany wicemistrz Polski w klasie F3F, czyli modeli szybowców zdalnie sterowanych na zboczu.

— Czy pamięta pan pierwszy zestaw modelarski wyprodukowany w krośnieńskiej wytwórni? — zapytałem.

— Nie pamiętam, bo to było 20 lat temu — stwierdził — a ja byłem wówczas w wieku... no, modelarstwem się jeszcze nie interesowałem Ale może Zenek pamięta.

Zenon Boczar biedził się właśnie nad kalkulatorem wyliczając jakieś normy i też nie mógł sobie przypomnieć pierwszego wyrobu. Zjawił się na szczęście sam szef Kazimierz Ginalski i wymienił nie tylko „pierworodnego", ale i następne.

— „Zaczka kartonowo-listewkowego robił jeszcze COML w Warszawie, a my po przejęciu produkcji półfabrykatów z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku rozpoczęliśmy od wytwarzania zestawu „Zucha". To było w 1960 roku — stwierdził autorytatywnie. Potem robiliśmy „Ćwiki", „Świerszczyki", „Vulcany" i szereg innych modeli dla modelarzy początkujących i średniozaawansowanych. Zgodnie zresztą z programem szkoleniowym Aeroklubu PRL.

Oglądam to, co aktualnie znajduje się w prototypowym warsztacie. Zauważam, że tworzywa sztuczne zdecydowanie wypierają z produkcji drewno. W formach skorupy połówek kadłubów z laminatu szklanego, tu i ówdzie elementy z pianki poliuretanowej stosowanej jako wypełniacz konstrukcji.

— Ale co z tego będzie? — pytam.

— Żadna wytwórnia nie ujawnia swych próbnych poczynań — śmieją się moi rozmówcy. Dla „Skrzydlatej" uchylimy jednak rąbka tajemnicy. Otóż jeszcze w tym roku chcemy wykonać półmakietę motoszybowca „Ogar". Ponadto modernizujemy produkowane dotychczas zestawy modeli szybowców „Sowa" klasy A-1 i „Jaskółka" klasy A-1/2 i inne. Wprowadzamy właśnie tworzywa do szeregu modeli popularnych.

Na potwierdzenie tych słów Grzegorz Peszke demonstruje w locie (w pokoju oczywiście) model sylwetkowy odrzutowej „Iskry", wykonany z miękkiej pianki. Lata pięknie i nawet zderzenie ze ścianą czy innymi przeszkodami w postaci mebli nie są dla niego groźne.

— Od kilku lat — wyjaśnia dyr. Ginalski — mamy stały wzrost produkcji. Plan wartościowy tego roku zamyka się sumą około 26 milionów złotych. Składa się na to 18 różnych zestawów modeli szybowców i silnikowych, a ponadto tzw. galanteria modelarska: kleje, guma do napędu, listwy, kształtki sklejkowe, zestawy żywic epoksydowych, płótno szklane, cztery rodzaje paliw do silniczków. To oczywiście tylko konfekcjonujemy, a nie wytwarzamy, ale asortyment obejmuje łącznie 45 pozycji.

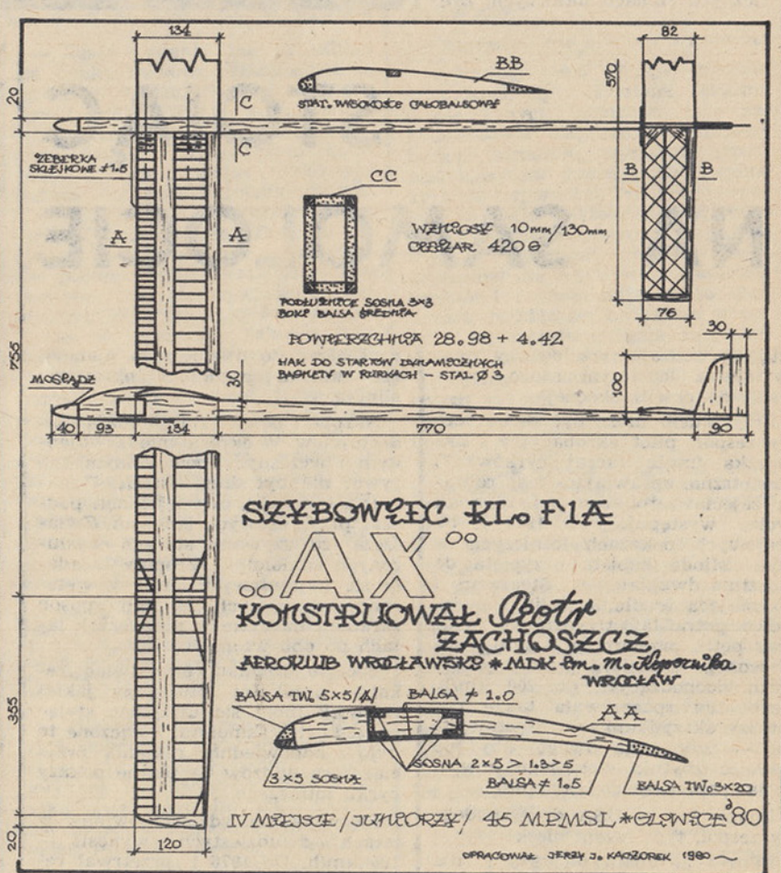
— Słyszałem tu i ówdzie — wtrącam — narzekania na niską jakość listewek modelarskich „made in Krosno"?

— Listwy — wyjaśnia szef — wytwarzamy w dwóch rodzajach: popularne i dla modelarzy zaawansowanych. Mamy kłopoty z dobrym surowcem, coraz trudniej zdobyć drewno o równym, gęstym słoju. To jeden problem, a drugi — sprawa niewłaściwego składowania i transportu w handlu, co powoduje, że listwy docierają do modelarzy zwichrowane, wypaczone i wymagają selekcji.

Kłopotów jak w wielu dziedzinach gospodarki nie brakuje, nie omijają więc one i Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie, ale... bądźmy dobrej myśli. A w każdym razie możemy mieć gwarancję, że 60-osobowa załoga dołoży wszelkich starań, żeby modelarze mieli jak najmniej powodów do narzekań. Bo ludzie załogi rzeczywiście wiele serca wkładają w tę robotę.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Model szybowca konstrukcji Piotra Zachoszcza z Aeroklubu Wrocławskiego.



STOJĄC NA SAMOLOCIE

Zaczęło się od pokazów, a raczej cyrków, lotniczych. Tuż po I wojnie światowej małe 2—3-osobowe zespoły akrobatyczne organizowały pokazy w różnych krajach. Na końcach górnych skrzydeł samolotu dwupłatowego mocowano zwykle druciane kosze połączone linką, w których znajdowali się akrobaci. Chodzili oni w locie po skrzydłach, zawisali pod płatem.

Z czasem akrobaci przekształcili się w kaskaderów występujących w licznych filmach lotniczych. Zresztą tego rodzaju cyrk lotniczy, zwany nieraz lotniczym rodeo, przetrwał do chwili obecnej.

Przykładem może być dwuosobowy zespół: pilot akrobacyjny i akrobatka (może raczej cyrkówka?) powietrzna, uprawiająca tego rodzaju zajęcia zarobkowo od 16 roku życia, występujący w 1978 r. na krajowych pokazach lotniczych w USA. Młoda kobieta przypięta do masztu dwupłatowca Stearman i trzymająca w dłoniach linki uwięziowe potrafiła utrzymać się podczas pętli, przewrotów i lotu odwróconego samolotu przy prędkościach dochodzących do 200 km/h. Akrobatka spacerowała także pomiędzy skrzydłami — ale umiejętnie — zwracając uwagę, aby nie zakłócić zbytnio masowego wyważenia poprzecznego samolotu.

Znany jest w USA drugi podobny zespół, tym razem męski.

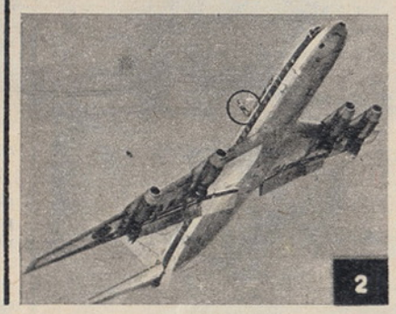
Pilot i akrobata do 1978 r. nie mieli łączności w locie. Pilot uprzedzał akrobatę o kolejnym manewrze zmianą prędkości obrotowej silnika.

Akrobaci powietrzni nie mają spadochronów. W okresie międzywojennym i wczesnym powojennym ich żywot nie był długi. Rzadziej spadali z samolotu, częściej ginęli podczas przymusowych lądowań. Zwłaszcza że używano starych wysłużonych samolotów. Zespoły składały się najczęściej z lotników-weteranów wojennych. W ten sposób zarabiali na życie w pierwszych latach po obu wojnach.

Zaczęto również ustanawiać rekordy prędkości lotu, przy jakiej człowiek mógł się utrzymać stojąc na zewnątrz samolotu. Połączone to było z odpowiednią reklamą przyciągającą widzów na płatne pokazy cyrku lotniczego.

Pierwszy rekord ustanowiony w latach dwudziestych wynosił — 100 km/h. Do 1976 r. przetrwał rekord prędkości 150 km/h. W 1976 r. nastąpiła próba pobicia tego rekordu, poprzedzona szumną reklamą amerykańskiego przedsiębiorstwa widowiskowego Human Fly Spectacular, należącego do dwóch pilotów. Na kadłubie wynajętego odrzutowca pasażerskiego DC-8 umocowano metalowe „buty" — uchwyty nóg. Akrobata w kombinezonie skórzanym z twarzą w osłonie plastykowej został dodatkowo przypięty do masztu i trzymał w dłoniach linki uwięziowe. Oddychał przy pomocy małej aparatury tlenowej.

Niestety, pierwsza próba ustania w locie z prędkością ok. 350 km/h nie powiodła się. Strumień powietrza zerwał osłonę twarzy, zaś usiłowanie utrzymania się na kadłubie doprowadziło do złamania ręki i utraty przytomności. Rannego akrobatę odwieziono do szpitala, ale nie na długo. Tysiące widzów z wykupionymi biletami czekało na kalifornijskiej pustyni Mojave na sensacyjny lot. Wbrew zaleceniom lekarzy akrobata musiał już nazajutrz ponowić próbę bicia rekordu Z ręką w gipsie.



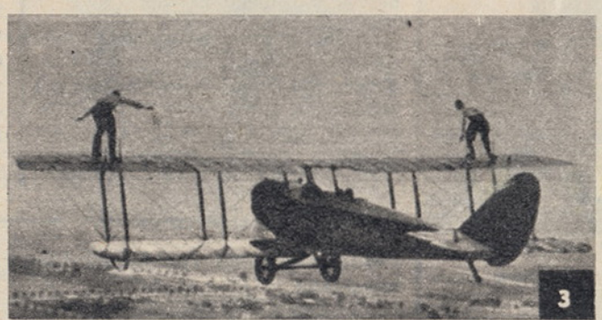
Tym razem samolot DC-8 leciał nieco wolniej, z prędkością ok. 300 km/h. Było trudno, ale lot się udał. DC-8 trzykrotnie przeleciał na wysokości do 60 m nad głowami publiczności. Rekord padł!

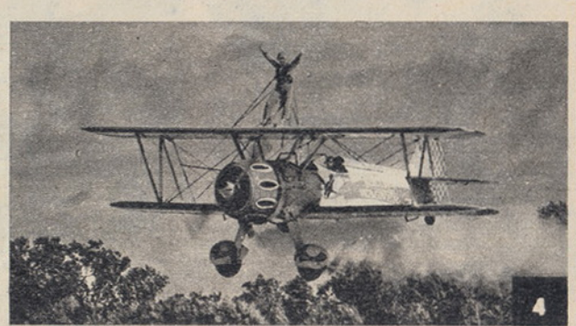
Na konferencji prasowej nowy rekordzista występował w masce jako anonimowy latający człowiek — „Batman", znany z komiksów i filmów. Wiadomo tylko, że pochodzi z Kanady, miał kiedyś wypadek samochodowy, po którym kilka lat przeleżał w szpitalu z bezwładem obu nóg, a po czterech latach uciążliwych ćwiczeń zaczął nawet biegać.

Rok 1980 przyniósł nowy rekord: przelot na stojąco nad Oceanem Atlantyckim — z Europy do Ameryki Północnej. Nie tyle może na stojąco, bo większą część trasy rekordzista przebył w pozycji półleżącej, ale na pewno na zewnątrz samolotu. Tym razem nie chodziło o wpisanie wyczynu do księgi dziwnych rekordów światowych Guinessa, a o eksperyment naukowo-badawczy.

Jaromir Wagner z RFN przeleciał w metalowym stojaku umieszczonym na płacie dwusilnikowego samolotu BN-2A Islander z Luetzlling pod Frankfurtem nad Menem do Nowego Jorku. Lot wieloetapowy trwał 11 dni — od 16 do 27 października 1980 r. Przerwy w locie umożliwiały rozgrzewkę badacza.

J. Wagner był ubrany w specjalny kombinezon z ogrzewaniem, przeznaczony dla kosmonautów. Loty doświadczalne poprzedzające przelot były przeprowadzone w Monachium pod kontrolą Instytutu Lotnictwa RFN. (W)





NA ZDJĘCIACH:
1, 2 — „Batman" na DC-8, 3 — Cyrk Lotniczy z lat 20-tych, 4 — Zespół cyrkowy Bob i Pat Wagner (USA — 1978 r.); specjalność — loty zwykłe i odwrócone na wysokości drzew, 5 i 6 — M. Pierce na samolocie Boeing (NS-1) Stearman-73 z silnikiem 166 kW; prędkość max. — 200 km/h, prędkość lądowania — 84 km/h, 7 — J. Wagner na BN Islander.

SAAB AJ 37 VIGGEN

169

Tekst i rysunki: Tomasz J. KOWALSKI

Szwecja należy do niewielu małych krajów, które samodzielnie podjęły produkcję samolotów bojowych. SAAB 37 Viggen (Piorun) jest ostatnim osiągnięciem szwedzkiego przemysłu zbrojeniowego. Prace nad samolotem podjęto w 1968 r., a już w 1971 pierwsze samoloty Viggen skierowano do służby w Bravara Glygflottilj F7 (odpowiednik naszego pułku lotniczego). SABB 37 budowany jest w szeregu wersjach: AJ 37 szturmowa, JA 37 myśliwsko-szturmowa, SH 37 myśliwsko-morska, SF 37 rozpoznawcza, SK 37 szkolno-treningowa. Zbudowano dotychczas 329 Viggenów różnych wersji.

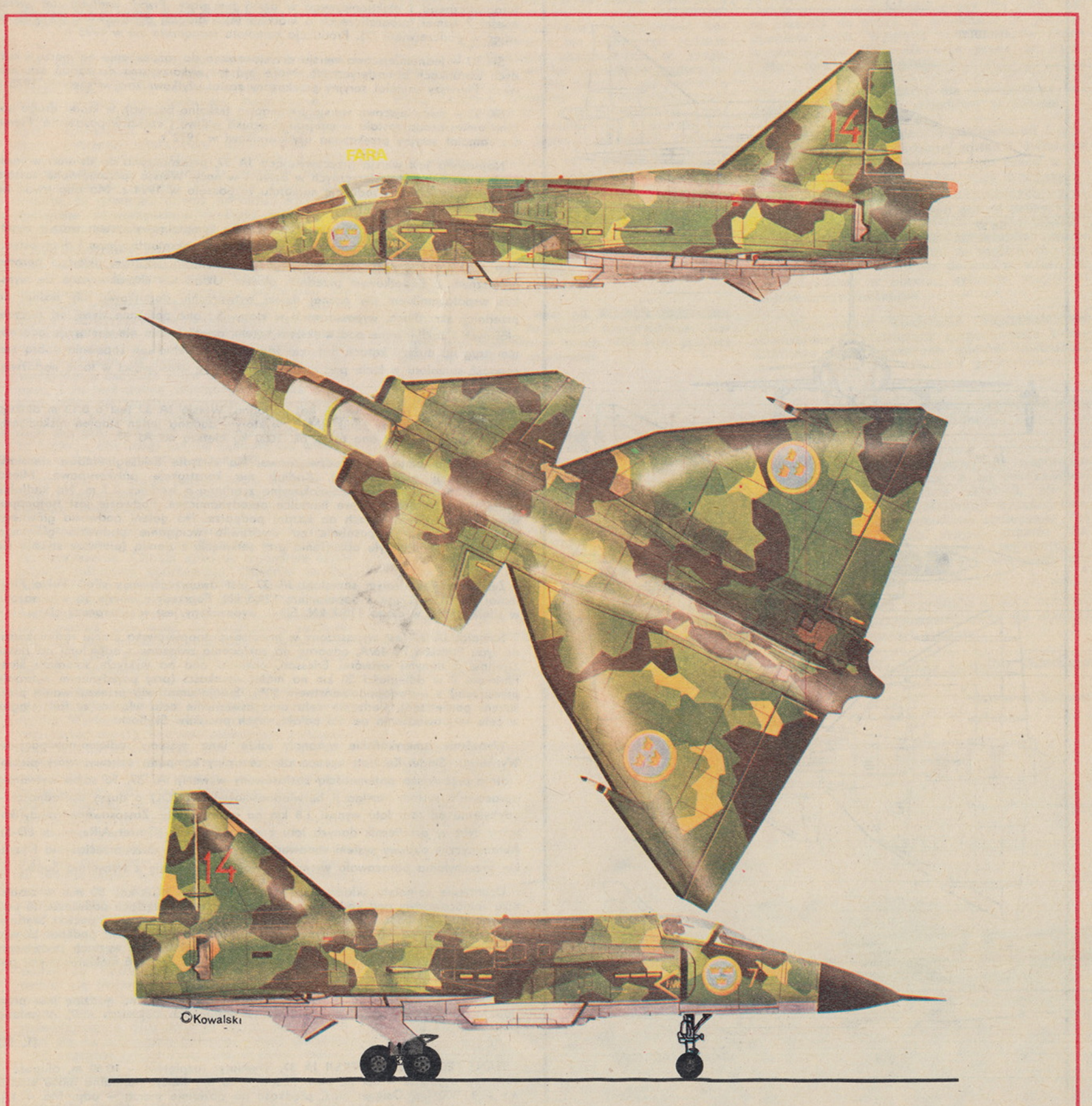
Malowanie samolotów Viggen jest unikalne w świecie. Polega ono na pokryciu powierzchni górnych i bocznych układem nieregularnych plam o ostro łamanych krawędziach w kolorach: jasnozielony, zielony średni, czarnozielony i szarożółty tzw. odcień kamienia. Powierzchnie dolne malowane są na kolor jasnoszary. Wszystkie krawędzie natarcia są w kolorze czarnym. Wloty powietrza oznaczane są żółtymi literami V ułożonymi poziomo i uzupełnionymi napisem w kolorze żółtym FARA = niebezpieczeństwo. Znaki rozpoznawcze malowane są po obu stronach przedniej części kadłuba oraz na dolnej i górnej powierzchni skrzydeł.

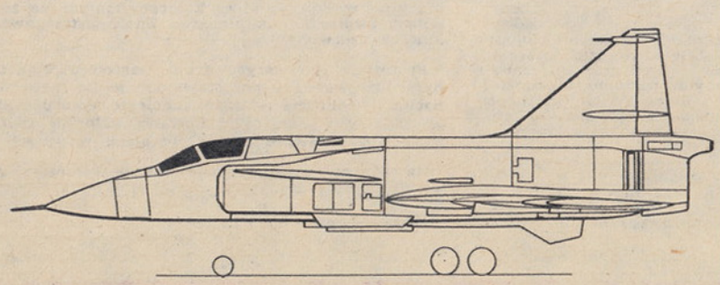
Przynależność do jednostki oznaczana jest w całym lotnictwie szwedzkim przez podanie numeru pułku — cyfra, lub cyfry w kolorze żółtym na przedniej części kadłuba przed znakiem rozpoznawczym (obustronnie). Numery taktyczne w kolorze pomarańczowo-czerwonym malowane są na stateczniku pionowym. W niektórych jednostkach na stateczniku pionowym maluje się godła jednostek. Cechą charakterystyczną stosowaną w lotnictwie szwedzkim jest brak oznaczeń fotela wyrzucanego jak i układu awaryjnego otwierania kabiny pilota z zewnątrz. Napisy informacyjne wykonywane są kolorem białym na żółtych polach (widoczne na planszy). Znaki ostrzegawcze w kolorze czerwonym.

Prototypy (pierwszy i drugi) samolotu Viggen nie były malowane, a pozostawiono je w naturalnych barwach pokrycia — różne odcienie koloru srebrnego, napisy i numery malowano kolorem czarnym, znaki rozpoznawcze jak w wersjach seryjnych.

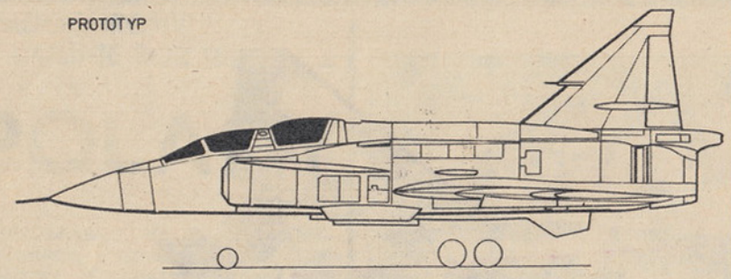
- Na planszy przedstawiono wersję samolotu AJ 37, należącego do Satenas Flygflottilj 7.

Patrz również na stronie 14.

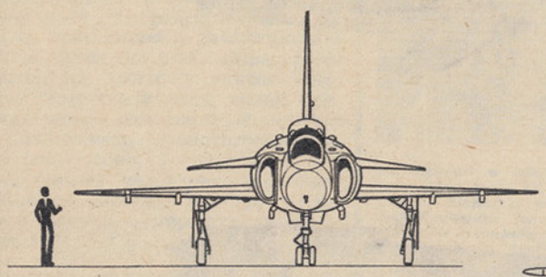




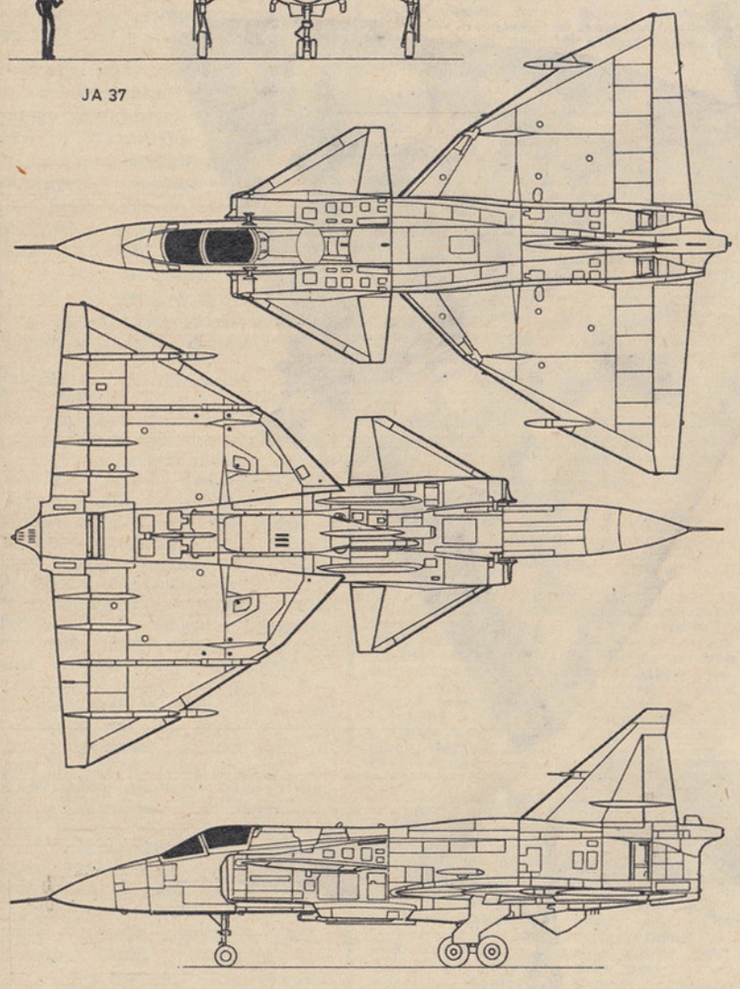
PROTOTYP



SK 37



JA 37



SAMOLOT MYŚLIWSKI SAAB VIGGEN

Jeszcze w latach pięćdziesiątych zaczęto w Szwecji myśleć o następcy samolotu J35 Draken. Rozważono ok. 100 różnych konfiguracji aerodynamicznych przyszłego samolotu – następcy Drakena. W efekcie tych studiów wybrano układ kaczki: podwójna „delta" z przednim płatem. Prototyp samolotu Saab 37 dokonał pierwszego lotu 8 lutego 1967 r. Zbudowano 6 prototypów. W kwietniu 1969 r. wszystkie prototypy znajdowały się w badaniach w locie. Następnie wprowadzono do produkcji pięć wersji tego wielozadaniowego myśliwca. Pierwsze cztery wersje zbudowane zostały w liczbie 180 sztuk:

AJ 37 – wersja jednomiejscowa, przystosowana do działań szturmowych również w trudnych warunkach atmosferycznych, a w drugiej kolejności do przechwytywania. Dostawy samolotu rozpoczęły się w czerwcu 1971 r.

SF 37 – jednomiejscowa wersja rozpoznawcza, przystosowana do rozpoznania fotograficznego i elektronicznego w dzień i w nocy. Przód kadłuba tej wersji mieści 7 kamer fotograficznych o krótkich (4) i długich ogniskowych (2) oraz do zdjęć w podczerwieni (1). Produkcja samolotu rozpoczęła się w 1973 r.

SH 37 – jednomiejscowa wersja przystosowana do rozpoznania na morzu w każdych warunkach atmosferycznych. Może być też wykorzystana do zadań szturmowych. Pierwszy samolot seryjny przekazany został użytkownikowi w czerwcu 1975 r.

SK 37 – dwumiejscowa wersja treningowa (szkolno-bojowa), w której druga kabina umieszczona została w miejscu zbiornika paliwa i części wyposażenia. Pierwszy samolot seryjny przekazano użytkownikowi w 1972 r.

Najnowszą jest wersja przechwytująca JA 37, przeznaczona do działań w trudnych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Wersja ta zamówiona została w liczbie 149 sztuk. Produkcję samolotu rozpoczęto w 1974 r. Ma ona trwać do połowy lat osiemdziesiątych.

Samolot Viggen zaprojektowany został jako kompleksowy system wraz z wyposażeniem pokładowym, uzbrojeniem, wyposażeniem eksploatacyjnym i diagnostycznym oraz treningowym. Zbudowano go w niekonwencjonalnym układzie aerodynamicznym, z dodatkowym przednim płatem. Układ ten charakteryzuje się wysokim współczynnikiem siły nośnej dzięki wytwarzaniu dodatkowej siły nośnej na przednich skrzydłach, wyposażonych w klapy. Są one położone wyżej od skrzydeł głównych i zaklinowane pod większym kątem, dzięki czemu nie występuje oderwanie strug na dużych kątach natarcia (do ok. 30°). Układ ten zapewnia dobrą sterowność samolotu w locie poddźwiękowym i dobre właściwości w locie naddźwiękowym.

Konstrukcja wszystkich wersji jest podobna. Wersja JA 37 jest o 0,13 m dłuższa ze względu na dłuższy silnik RM8B, w którym dodano jeden stopień niskociśnieniowej sprężarki. Jest ona także ok. 1000 kg cięższa od AJ 37.

Konstrukcja płata – wielodźwigarowa. Na skrzydle dwusegmentowe sterolotki o konstrukcji przekładkowej. Kadłub ma konstrukcję półskorupową. Mieści w przedniej części stację radiolokacyjną z anteną o średnicy 0,7 m. Na kadłubie znajdują się czteroczęściowe hamulce aerodynamiczne. Podwozie jest trójpodporowe o podwójnych kołach na każdej podporze. Na goleni podwozia głównego koła umieszczone są posobnie, co umożliwiło wciąganie podwozia głównego w skrzydła i zmniejszyło obciążenia przy zetknięciu z ziemią (pierwsze stykają się tylne koła).

Zespołem napędowym samolotu JA 37 jest dwuprzepływowy silnik Volvo Flygmotor RM8B, o ciągu z dopalaniem 124,6 kN. Poprzednie wersje są wyposażone w silnik RM8A w ciągu 115,7 kN. Silnik wyposażony jest w odwracacz ciągu.

Samolot JA 37 jest wyposażony w impulsowo-dopplerowską stację radiolokacyjną typu Ericsson PS-46/A, odporną na zakłócenia związane z odbiciami od ziemi. Zgodnie z danymi wytwórni Ericsson, pozwala ona na wykrycie samolotu klasy Phantom II w odległości 50 km na małej wysokości (przy pojedynczym wybraniu przestrzeni) z prawdopodobieństwem 50%. Stacja umożliwia przeszukiwanie przestrzeni powietrznej, śledzenie celu oraz oświetlenie celu wiązką o fali ciągłej w celu naprowadzenia na cel półaktywnych pocisków Skyflash.

Wytwórnie amerykańskie wykonały także inne systemy radiowo-nawigacyjne. Wytwórnia Singer-Kearfott opracowała centralny komputer cyfrowy, który pięciokrotnie przewyższa pojemnością zastosowany w wersji AJ 37. Ta sama wytwórnia opracowała system nawigacji bezwładnościowej (KT-70L) o dużej dokładności – odchylenie od toru lotu wynosi 1,8 km na godzinę lotu. Zastosowano zmodyfikowany cyfrowy przelicznik danych lotu z samolotu F-14 (Garret AiResearch LD-5). Automatyczny cyfrowy system sterowania dopuszczający duże przeciążenia i szybkie przechylenia opracowała wytwórnia Honeywell łącznie z wytwórnią Saab.

Uzbrojenie samolotu składa się z działka Oerlikon KCA kal. 30 mm w zasobniku zamocowanym pod kadłubem. Ponadto na sześciu węzłach podwieszenia pod skrzydłami (4) i kadłubem (2) można mocować dwa półaktywne pociski Skyflash i cztery sterowane na podczerwień AIM-9L. Na siódmym węźle podkadłubowym możliwe jest mocowanie dodatkowego zbiornika paliwa. Na węzłach podwieszenia możliwe jest również mocowanie 4 zasobników. Każdy z 6 niekierowanymi pociskami kal. 135 mm.

Przygotowanie naziemne samolotu do lotu trwa 10 min, na godzinę lotu przypadają 22 roboczogodziny eksploatacji (w warunkach bojowych – 9). Wymiana silnika trwa 4 h.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE WERSJI JA 37. Wymiary: rozpiętość – 10,60 m, długość – 16,40 m, wysokość – 5,9 m, pow. nośna – 46 m². **Masy:** normalna masa startowa – 17 000 kg. **Osiągi:** max. prędkość na poziomie morza – odp. Ma – 1,1, max. prędkość – odp. Ma = 2, czas wznoszenia do wys. 10 000 m – 100s, rozbieg – 400 m, dobieg – 500 m, taktyczny promień działania npm – 500 km.

LAMUS

AEG-C-IV

W 1914—1915 r. niemiecki koncern elektrotechniczny AEG zbudował małą serię nieuzbrojonych samolotów zwiadowczych i treningowych B-I do B-III. Z B-II powstał uzbrojony samolot C-I, potem C-II i C-III. Ale podstawowym typem był 2-miejscowy samolot zwiadowczy, szturmowy i bombowiec nocny C-IV konstrukcji inż. Koeniga, który przekazano na front wczesną wiosną 1916 r. Samolot był konstrukcji mieszanej (z przewagą metalu) i pokryciem płóciennym. Nieliczne C-IV przetrwały do końca I wojny światowej, chociaż należały do najbardziej znanych i licznych niemieckich samolotów 2-miejscowych. Były używane przez Niemców na froncie francuskim, włoskim i macedońskim. Latali na nich również piloci bułgarscy i tureccy.

Łącznie zbudowano 658 samolotów wszystkich typów C. Najwięcej ich, bo 170 było na froncie w czerwcu 1917 r. W 1916 r. zamówiono dodatkowo w wytwórni Fokker 400 samolotów C-IV i C-IVa. Na przełomie 1916—1917 r. pojawił się udany bombowiec nocny C-IV N lub N-I, o większej rozpiętości skrzydeł, z silnikiem 110 kW i udźwigiem 300 kg bomb.

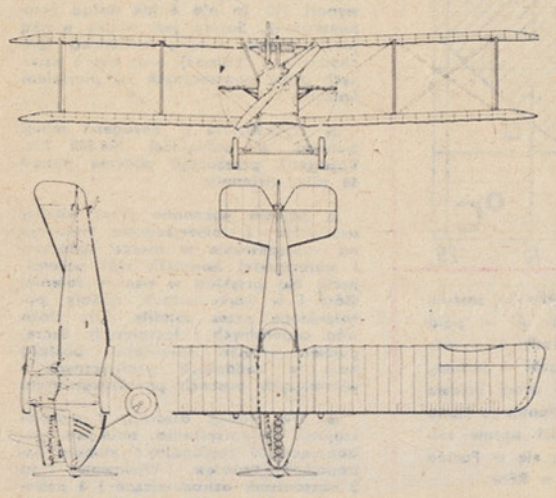
W 1920 r. ze zdobycznych części poniemieckich zmontowano w polskich Warsztatach Stacji Lotniczej w Poznaniu-Ławicy 30 samolotów C-IV i 1 C-IV N-I, włączonych następnie do eskadry niszczycielskiej N-21.

Silnik Mercedes D-III o mocy 118 kW (160 KM) lub 147 kW (200 KM) albo 132,5 kW (180 KM) w odmianie C-IVa.

Uzbrojenie: 2 k.masz. (w tym 1 na obrotnicy obserwatora) oraz do 90 kg bomb. Radiostacja i gołąb pocztowy.

Dane techniczne: Rozpiętość — 13,46 m, długość — 7,15 m, wysokość — 3,35 m. Masa własna — 804 kg. masa całkowita — 1 120 kg. Prędkość max. (0 m) — 158 km/h, czas wznoszenia na 985 m — 6 min., pułap — 5 000 m, czas trwania lotu — 4 h.

Malowanie (1916 r.): Samolot z góry i z boków był malowany w plamy brązowo-zielone. Samolot od dołu — w kolorze jasnej sjeny (żółtobrązowym). **(W)**



NASZE TRASY

MODELARZ W OBOZIE

Modelarze to lud twardy, specyficznie odporny na wszystkie przeciwności losu, wiedziałem o tym od dawna. Mówił mi na ten temat nieraz mój redakcyjny kolega Paweł Elsztein, przytaczając na dowód modelarskiego hartu różne bardzo ciekawe historie. Słuchałem z zapartym tchem.

Niedawno otrzymałem list z Anglii, będący potwierdzeniem tego co wyżej napisane. Mój (i Wasz, drodzy Czytelnicy) znajomy z Lincoln, p. Edward Kasperowicz, tak oto m.in. pisze:

„Drogi Panie Jerzy, muszę się podzielić z Panem i Czytelnikami „Skrzydlatej Polski" malutką niespodzianką, która mnie spotkała, gdy przeglądałem stare pisma modelarskie. Oto w październikowym numerze „Model Aircraft" z roku 1946 napotkałem ze zdumieniem rysunek jednego z mych modeli szybowców, które budowałem w niemieckiej niewoli, w obozie Stalag Luft. VI Heydekrug. Zaraz też pobiegłem — jak to 64-letni „młodzik" może zrobić — i w miejskiej bibliotece wykonałem fotoodbitki stron tego numeru „Model Aircraft". Posyłam je Panu. Jak modelarz — to modelarz: do końca, w każdych warunkach. Serdecznie pozdrawiam Pana i Czytelników „Skrzydlatej", Edek.

P.s. „Skrzydlatą" otrzymuję co tydzień regularnie i czytam gorliwie".

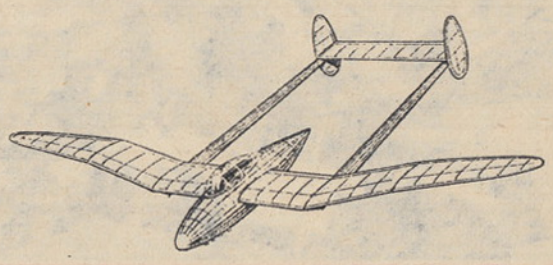
Szczerze wzruszył mnie ten list. Pan Kasperowicz pisze w nim jeszcze o tym, jak to każdy z nich — jeńców wojennych, lotników, coś w obozie robił, aby ratować się psychicznie. Bardzo aktywnie działali w tym międzynarodowym obozie lotnicy polscy — a wśród nich budował właśnie swe modele szybowców Edward Kasperowicz.

Jak się okazuje, w niemieckim obozie Heydekrug istniał... Klub Modelarzy Lotniczych. Zorganizowano sprawnie kursy teoretyczne, na których wykładali fachowcy, angielscy modelarze: Maurice Curtis i S. A. C. Smith, a potem zaczęto budować modele. Z czego? Oczywiście z czego się w warunkach obozowych dało, ale kombinowano nawet drewnianą sklejkę.

Modele wychodziły wspaniale. I tak na przykład Anglik, L. Dowse, zbudował model, który latał 95 sekund, jego rodak Norman Caban — model, który utrzymywał się w powietrzu 3,5 minuty, a polski modelarz Edward Kasperowicz zmajstrował piękny, oryginalny model szybowca o dwubelkowym kadłubie, który nazwał „Nietoperzem" („The Bat"). Wykonał on lot trwający 75 sekund.

Nie mogę powstrzymać się przed pokazaniem Czytelnikom rysunku tego modelu.

Dzielny to lud, ci modelarze! (z)



LISTY

PROSTUJĘ

W zamieszczonym w „SP" nr 44 (1530) z dnia 2 listopada br. artykule pt. „Załoga" wkradły się dwa potknięcia bez winy autora, a mianowicie: Julian Sławomirski obecnie nie pełni funkcji przewodniczącego krakowskiego KSL, a tylko jest jego członkiem; Jan Wiewiórkowski zmarł w 1979 r.

Nawiasem trzeba nadmienić, że artykuł był przedstawiony Redakcji do wykorzystania kilka lat temu...

Z pozdrowieniami
Wacław Król

KORESPONDENCJE

AEROKLUB RADOMSKI — ĆOAS

28 września br. na lotnisku klubowym w Piastowie odbyły się XVIII Zawody Latawcowe, organizowane wspólnie przez WSS Społem i Aeroklub Radomski — COAS. Do rywalizacji o tytuł najlepszego konstruktora stanęło 120 dziewcząt i chłopców z Radomia i województwa radomskiego.

Najciekawszymi konstrukcjami mogli pochwalić się: Zdzisław Kudła (Aeroklub Radomski) — latawce płaskie i jego kolega klubowy Jarosław Jerzemański — latawce skrzynkowe. Bezkonkurencyjnymi w lotach okazali się Artur Mordka i Kinga Filipowicz. W klasyfikacji generalnej laury zdobyli Marcin Bąk i Michał Warylak — mistrz Polski z roku 1979. Wiele sympatii publiczności, zawodników i jury zdobył najmłodszy uczestnik zawodów, 4-letni Robert Molenda. Nie najlepsza pogoda nie przeszkodziła wysokim lotom latawców, które osiągały pułap 300 m. Dziesięciu najlepszych zawodników otrzymało nagrody rzeczowe.

20 września br. na lotnisku w Piastowie Krzysztof Lamparski wykonał pod kierunkiem instr. Józefa Szeląga jubileuszowy 1500 skok ze spadochronem, zaś jego młodszy kolega Paweł Malik — 50 skok.

Lila Załęcka

POCZTA LOTNICZA

MECHANICY

Mirosław Kamiński — Gdynia. Jeśli chcielibyście zostać mechanikiem lotnictwa wojskowego — przejrzyjcie informacje zawarte w n-rze 2 „SP" z br. Gdy chodzi o mechaników cywilnych — patrz jak wyżej.

STEWARDESY

Jolanta Ciszewska — Gdańsk-Stogi. O aktualne informacje tyczące szkolenia stewardes proszę zwrócić się do Działu Kadr PLL LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, tel. 46-30-11, wewn. 194.

ADRES

Jerzy Sobczak — Bolesławiec. O adres tłumacza książki J. D. Gilmana i J. Clive'a „KG-200" zwróćcie się do redakcji „Expressu Wieczornego", Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa, tel. 28-52-31 do 35.

KLUB ISKRA

Wojciech Matusiak, Skrytka pocztowa 35, 00-987 Warszawa 4, poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski": 47—52/75, całego rocznika 1976, 1—37, 39—42, 45, 48/77, 13—14, 16—26, 34—40, 42—52/78, 4—7, 9, 12—19, 21—24, 33—40, 42—49, 51—52/79, 3/80. Poszukuje też książek: W. Króla — „W dywizjonie Poznańskim", „Mój Spitfire WX-L", „Myśliwcy", B. Arcta — „Powietrze pełne śmiechu", „Poczet wielkich lotników" oraz broszur TBiU numerów 17, 19, 22, 25. W zamian odstąpi luźne numery „SP", książki o tematyce lotniczej (wykazy na życzenie) oraz adresy firm modelarskich.

Dariusz Zawadka, ul. Kabrioletu 8 m. 2, 03-117 Warszawa, poszukuje następujących książek: B. Arcta — „Samoloty świata", A. Morgały — „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945" oraz numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1970—1978 i farb firmy Humbrol. Do odstąpienia posiada wiele książek lotniczych i historycznych.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni Mars, Semp, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m. 2, 51-113 Wrocław. (ogł. nr 5)

Dnia 10 grudnia br. o godz. 17 w Krakowie, ul. Loretańska 11, będzie odprawiona Msza św. za lotników. O. Dominik Orczykowski, kapelan.

(ogł. nr 148)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie** zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. **Podpisano do druku 28.XI.1980. Zam. 2233. O-63. Nakład 27 000.**

ZNAKI ROZPOZNAWCZE ZSRR

Oznaczenia wojskowe – barwne na płacie, stateczniku pionowym i (lub) kadłubie. Oznaczenia cywilne – czarne CCCP.

WOJNA LOTNICZA IRACKO-IRAŃSKA

W wojnie Irak-Iran duży udział ma lotnictwo. Lotnictwo irackie wykonywało we wrześniu 1980 r. (od 22.IX) do 140 lotów bojowych dziennie ponosząc ok. 12% straty. Iran nie podaje liczby lotów bojowych ale liczby traconych dziennie przez ten kraj samolotów wynosiły w tym okresie od 23 do 67.

Był to okres największej intensywności działań lotniczych oraz rakiet taktycznych ziemia-ziemia, skierowanych przede wszystkim na lotniska i urządzenia naftowe. Następnie działania te ograniczono do wsparcia wojsk naziemnych (w tym przez śmigłowce bojowe). W 50 dniu wojny straty dzienne wynosiły 2 samoloty zniszczone w powietrzu. Nieco później dalsze zużycie sprzętu, brak jego uzupełnienia i części zamiennych doprowadził do wyraźnego zmniejszenia intensywności działań lotnictwa. Wojna trwała z użyciem średnio 2 samolotów bojowych dziennie z każdej strony. Straty dzienne wynosiły 0–2 samolotów, gdy w pierwszych tygodniach sięgały nawet 72 samolotów z każdej strony. Od połowy listopada nastąpił chwilowy wzrost intensywności działań lotniczych: straty dzienne zwiększyły się do ok. 10 samolotów. Szczególnym wydarzeniem był skuteczny atak na ośrodek badań atomowych w Iraku wykonany przez tajemnicze samoloty bez znaków przynależności państwowej (podobno izraelskie). Odbudowa ma potrwać ok. 2 lat.

Na zdjęciu: Irański samolot naddźwiękowy produkcji amerykańskiej F-4 Phantom zniszczony w nalocie lotnictwa irackiego na port lotniczy Mahrabad w Teheranie.

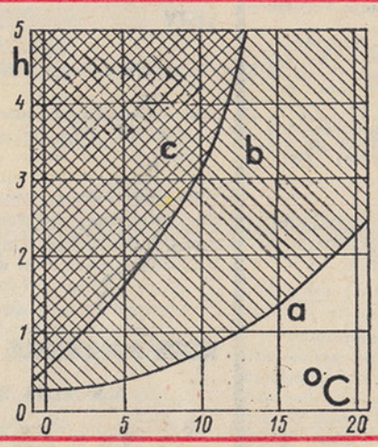
LOTNIK W WODZIE

Zdarza się, że lotnicy, najczęściej piloci szybowcowi lub spadochroniarze, wylądują przymusowo w wodzie. Dla nich to podajemy zalecenia opracowane na podstawie najnowszych badań morskiej służby ratowniczej, zainicjowanych przez Światową Organizację Zdrowia ONZ.

Na wykresie pokazany został dopuszczalny (a), graniczny (b) i grożący śmiercią (c) okres przebywania człowieka w wodzie o różnej temperaturze. Okres ten podano w godzinach (h).

Ustalono, że nie należy w wodzie pozbywać się odzieży, która nawet mokra opóźnia stratę ciepła przez organizm ludzki. Najlepsza jest odzież wielowarstwowa z kurtką z tworzywa sztucznego z elastycznymi mankietami i kołnierzem. Szczególnie należy chronić głowę przed zimną wodą, utrzymując ją zawsze na powierzchni.

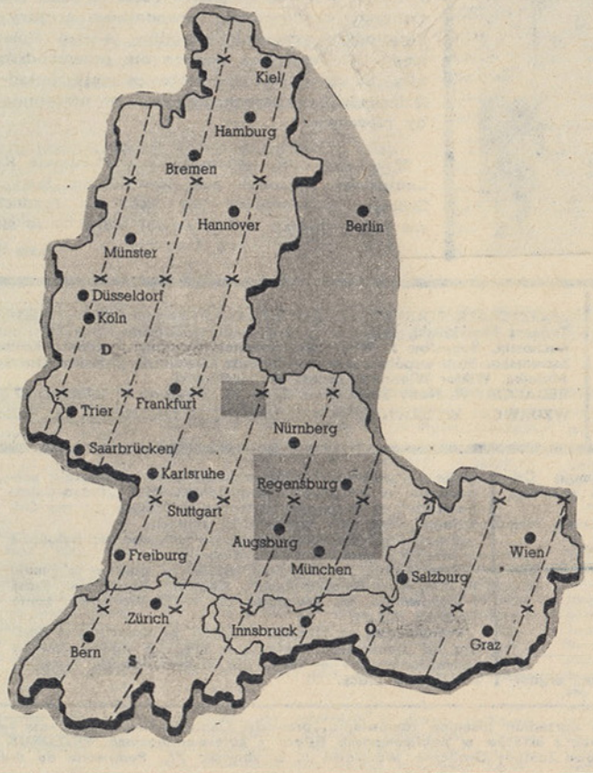
Na rysunku widzimy zalecaną pozycję pilota oczekującego w wodzie na pomoc. Przed zanurzeniem się należy wykonać głęboki wdech. Trzeba też pamiętać, że w wodzie o temperaturze + ok. 10°C nawet w kamizelce ratowniczej człowiek nie przepłynie ponad 1 500 m. Jeśli więc temperatura wody nie przekracza +20°C, a brzeg jest oddalony 1 200 – 1 500 m nie należy do niego płynąć lecz czekać w spokoju (w podanej pozycji) na ratunek. Splecione ręce i nogi sprzyjają utrzymaniu ciepła w obszarze klatki piersiowej. Poza tym nie należy się nigdy bać i trzeba wierzyć w możliwość uratowania.



JAK PRACUJE SATELITA ZASOBÓW

Co 7 dni cały obszar RFN (D), Szwajcarii (S) i Austrii (O) jest fotografowany przez amerykańskie satelity zasobów LANDSAT. Linie przerywane oznaczają trasy lotu, krzyżyki – punkty odległe co 930 km – miejsca fotografowane przez satelitę, a obejmujące powierzchnię 50 x 60 km lub 150 x 180 km. Z obrazów Ziemi przekazywanych przez LANDSATy korzysta ponad 120 państw.

Na zdjęciu barwnym – obszar miasta Mannheim. Zdjęcie to zostało opracowane w systemie komputerowym DIBIAS i ukazuje: A – pola uprawne, G – obszary zielone, W – winnice, Ga – ogrody, L – lasy liściaste, N – lasy iglaste, M – lasy mieszane, Ge – rzeki i jeziora, S – zabudowę luźną, Si – zabudowę zwartą, strzałki – drogi kołowe i kolejowe. W podobny sposób można otrzymać zdjęcia aktualnego stanu zanieczyszczenia środowiska naturalnego, stanu dojrzałości upraw rolnych itp. Naziemne stacje odbiorcze dla Europy znajdują się w Fucino (Włochy) i Kiruna (Szwecja). Ośrodek komputerowy jest w RFN.



Zdjęcia i rysunki: „Katiera i jachty", „Flight", „Hobby" (RFN), archiwum.

● 3.XI.1980 r. Zakończenie w Hawanie (Kuba) kolejnej sesji rady Interkosmosu z udziałem 9 państw socjalistycznych i Jemenu Południowego oraz obserwatorów z Afganistanu Mozambiku i Nikaragui.

● 4.XI.1980 r. Na orbitę – 432 x454 km; 65°; 93,3 min został wprowadzony kolejny satelita Kosmos-1220.

● Pierwszy kosmonauta amerykański John Glenn, który jest senatorem, zamierza kandydować w 1984 r. na prezydenta USA. Będzie miał wtedy 63 lata.

● 12.XI.1980 r. We Francji (m.in. w Perpignan) zaobserwowano przelot UFO w postaci kuli świecącej. Prawdopodobnie był to meteor lub satelita wchodzący w gęste warstwy atmosfery ziemskiej.

● Amerykańskie automatyczne laboratoria międzyplanetarne Voyager-1 i 2 wykryły kolejnego 15 satelitę Jowisza o średnicy 70–80 km, znajdującego się 151 100 km nad obłokami planety. 14 satelita ma średnicę 30–40 km i znajduje się na orbicie 57 000 km. Na podstawie zdjęć przekazanych przez Voyagery sporządzono niedawno pierwszą mapę satelitów Jowisza – Io i Ganymed (w podziałce – 1 cm odpowiada 50 km). Tymczasowe nazwy geograficzne mają być zatwierdzone w 1982 r.

Na zdjęciach przekazanych ostatnio przez Voyagera-1 do ośrodka w Pasadenie wykryto 13 (średnica ok. 290 km), 14 i 15 (średnica ok. 80 km) naturalnego satelitę Saturna. W 1976 r. znano ich tylko 10. Ustalono również, że liczba pierścieni Saturna wynosi 120 (a nie 6 jak dotąd przypuszczano). Saturn jest osnuty wielką pierścieniową chmurą wodorową (pochodzącą z Tytana?) oraz ma 6 dziwnych plam poprzecznych do pierścieni Saturna.

● 12/13.XI.1980 r. Voyager-1 minął Saturna w odległości 124 000 km. Voyager-1 przekazuje obecnie ponad 60 zdjęć dziennie.

● Zdjęcia wykonane przez satelity radzieckie i amerykańskie wskazują na występowanie w niecce sudeckiej i wałbrzyskiej bogatych złóż naturalnych. Na przykład w okolicy Jeleniej Góry i w Karkonoszach zostały potwierdzone przez satelity duże złoża wód mineralnych i leczniczych. Szczegółowe zdjęcia satelitarne posłużą nam w badaniach geofizycznych i wiertniczych pracach poszukiwawczych.

● We Francji działają 2 ogólnokrajowe stowarzyszenia naukowe patronujące 39 regionalnym klubom astronomów-amatorów. Wydawane są 2 czasopisma astronomiczne i 1 astronomiczno-kosmonautyczne dla amatorów. Liczba astronomów-amatorów wzrosła we Francji z 200 w 1960 r. – do 15 000 w 1980 r. (3 000 z nich ma bardzo dobry sprzęt obserwacyjny). Są wśród nich także radioastronomowie-amatorzy. Z ich obserwacji korzystają naukowcy: astronomowie, astrofizycy i meteorolodzy. Corocznie organizowane są przez stowarzyszenia naukowe 2 obozy szkoleniowe dla astronomów-amatorów, z tego jeden (2-tygodniowy) przeznaczony jest dla młodzieży w wieku 15–18 lat.

● W książce dr. inż. A. Jewicza „Przemysł w Kosmosie" wydanej w ZSRR autor wymienia następujące wyroby kosmiczne, na które czekamy na Ziemi: udoskonalone kryształy o dużych wymiarach, bardzo wytrzymałe tworzywa kompozytowe, szkła przezroczyste tylko dla promieni określonej długości i szczepionki bez domieszek szkodliwych dla zdrowia. Uzyskanie takich wyrobów na Ziemi jest bardzo trudne lub nawet (na razie) niemożliwe.

● Eksperymenty radziecko-francuskie w dziedzinie badań kosmicznych rozbłysków gamma trwają od kilku lat. Najintensywniejszy rozbłysk zarejestrowały jednocześnie 19.XI.1978 r. trzy radzieckie stacje automatyczne Wenus-11, Wenus-12 i Prognoz-7. Po ustaleniu z dokładnością do 500 km dla Wenus-11 i do 50 km dla Wenus-12 ich odległości od Ziemi przystąpiono do określenia współrzędnych źródła impulsów elektromagnetycznych. Okazało się, że rozbłysk gamma pochodził z „pustego" miejsca, w którym nic dotąd nie zarejestrowano: ani radiopulsarów, ani znaczących się galaktyk. Rozbłysk z 19.XI. zarejestrowały także 4 satelity innych państw. Ostatnio specjaliści z NASA podali, że w widmie impulsu gamma z 19.XI.1978 r. udało się wykryć linię przypominającą stan wzbudzenia jednego z izotopów żelaza. Być może tajemniczym źródłem rozbłysku jest gwiazda neutronowa z żelazną otoczką.